AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

1988 No. 2

KONINKLIJK BESLUIT van 9 april 1987 (Stb. 193), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

Uitgegeven, 12 januari 1988

De minister van Justitie en Volksgezondheid,

E.J. Vos

BESLUIT van 22 december 1987 tot afkondiging in het Afkondigingsblad van het Besluit van 9 april 1987 (Stb. 193), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit.

Besluit van 9 april 1987 (Stb. 193), houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965.

Heeft de opneming daarvan in het Afkondigingsblad bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 22 december 1987

F. B. Tromp

Besluit van 9 april 1987, houdende wijziging van het Schepenbesluit 1965

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 mei 1986, nr. PJ/S 30.846, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

Overwegende, dat het Schepenbesluit 1965 in overeenstemming dient te worden gebracht met de op 17 juni 1983 door de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Wijzigingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage (Trb. 1985, 155), en dat hierbij tevens enige andere wenselijk gebleken wijzigingen in genoemd besluit kunnen worden aangebracht;

Gelet op de artikelen 5, 9 en 73 van de Schepenwet (Stb. 1932, 86);

De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 9 maart 1987, no. W09.86.0231);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 april 1987, nr. DGSM/S/J-30.543, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 1965 (Stb. 367)[1] wordt als volgt gewijzigd:

A. In **artikel 1,** eerste lid, wordt de omschrijving achter het begrip «korte internationale reis» vervangen door:

een internationale reis gedurende welke het schip zich niet meer dan 200 zeemijlen verwijdert van een haven of een plaats waar passagiers en bemanning veilig kunnen worden geland en waarbij noch de afstand tussen de laatste aanloophaven in het land waar de reis aanvangt en de uiteindelijke haven van bestemming, noch de terugreis 600 zeemijlen overschrijden. Hierbij is de uiteindelijke haven van bestemming de laatste aanloophaven van de vastgestelde reis, waarvandaan het schip de terugreis onderneemt naar het land waar de reis aanving;

B. **Artikel 10** komt te luiden:

Artikel 10. Stoom- en damptoestellen

Het onderzoek van stoom- en damptoestellen geschiedt in overeenstemming met de regels die zijn vastgesteld door de door Ons erkende particuliere onderzoekingsbureaus, voor zover bij of krachtens dit besluit daaromtrent geen andere voorschriften zijn gegeven.

C. **Artikel 43** komt te luiden:

Artikel 43. Vul- en luchtpijpen

1. Op dubbele bodem- of andere tanks moeten luchtpijpen zijn aangebracht.

2. a. Luchtpijpen moeten in laadruimten en aan dek zodanig beschermd of zo sterk zijn, dat zij door verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

b. Luchtpijpen van tanks die, hetzij door het openen van een of meer kranen of afsluiters van buitenboord kunnen vollopen, hetzij door middel van een werktuiglijk gedreven pomp kunnen worden gevuld, alsmede alle luchtpijpen van dubbele bodemtanks en kofferdammen en van voorraad-, bezink- en dagtanks voor brandstofolie, moeten boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, in de openlucht uitmonden en aldaar steeds toegankelijk zijn.

c. De luchtpijpen van brandstoftanks moeten bovendien op een naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie veilige plaats uitkomen en zijn voorzien van een doelmatige vlamkerende inrichting.

d. Het is toegestaan de luchtpijpen van die tanks waarvan de inhoud bij uitvloeien op het open dek gevaar kan opleveren of om andere redenen ongewenst is, naar een overvloeitank of een andere hiervoor geschikte voorraadtank te leiden. In dat geval dient de ontluchting van de overvloeitank boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, in de openlucht uit te monden en aldaar steeds toegankelijk te zijn. De ontluchting van de overvloeitank dient zodanig te zijn bemeten, dat deze de maximum te verwachten toevoer zonder overmatige drukverhoging kan verwerken. De overvloeitank dient voldoende ruim bemeten te zijn. Een alarminrichting moet worden aangebracht welke alarmeert bij een vooraf bepaald niveau in tanks of wanneer de tanks overvloeien.

3. De hoogte van de opening van luchtpijpen boven blootgestelde delen van het vrijboorddek of van het dek van een bovenbouw, zomede de afsluiting van die opening, moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 20 van bijlage I van dit besluit.

4. Vulpijpen op drinkwatertanks moeten ten minste 15 cm boven het dek reiken.

D. Na artikel 43 wordt een nieuw **artikel 43a** ingevoegd, luidend:

Artikel 43a. Voorzieningen voor peilen

1. Op dubbele bodem- of andere tanks alsmede op de vullingen van alle ruimten die niet te allen tijde toegankelijk zijn, moeten voorzieningen voor peilen zijn aangebracht.

2. Als voorzieningen voor peilen worden aangemerkt:

a. peilinrichtingen welke al dan niet zijn ingericht voor aflezing op afstand;

b. inrichtingen welke door alarmering aangeven dat het vloeistofniveau in een ruimte een bepaalde, vooraf ingestelde waarde overschrijdt;

c. peilpijpen;

d. peilglazen.

3. a. De voorziening voor peilen van brandstoftanks, smeerolietanks, drinkwatertanks en andere tanks voor verbruiksvloeistoffen, alsmede van waterballasttanks, dient te bestaan uit een peilinrichting ingericht voor aflezing op afstand, als bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel.

b. In afwijking van het gestelde onder a van dit lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat kleine, in de machinekamer dan wel in andere, vanuit de machinekamer bereikbare ruimten gelegen verbruikstanks alsmede kleine buffertanks behorend bij werktuigen, zijn voorzien van peilpijpen of peilglazen. Indien zulke tanks brandbare vloeistoffen bevatten, moet tevens worden voldaan aan het bepaalde in artikel 15, leden 2.6, 3 en 4, van bijlage IV van dit besluit.

c. In afwijking van het gestelde onder a van dit lid kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorts toestaan dat op schepen van minder dan 500 ton de in dat onderdeel genoemde tanks zijn voorzien van peilpijpen. Indien zulke tanks brandbare vloeistoffen bevatten, moet tevens worden voldaan aan het bepaalde in artikel 15, leden 2.6, 3 en 4, van bijlage IV van dit besluit.

4. a. De voorziening voor peilen op de vullingen van ruimten die niet te allen tijde toegankelijk zijn, waaronder begrepen laadruimten, dient te bestaan uit een peilinrichting ingericht voor aflezing op afstand, als bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel, dan wel uit een alarminrichting als bedoeld in het tweede lid, onder b, van dit artikel.

b. 1°. De voorzieningen voor peilen van ladingtanks, waaronder begrepen sloptanks, aan boord van tankschepen dienen te bestaan uit een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel.

2°. Indien een tankschip is uitgerust met een inertgassysteem, moet de peilinrichting tevens voldoen aan het bepaalde in artikel 60, lid 7, van bijlage IV van dit besluit.

c. De voorzieningen voor peilen van ladingtanks aan boord van chemicaliëntankers en gastankers dienen te bestaan uit een peilinrichting als bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel. Deze peilinrichting moet tevens voldoen aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

5. a. Peilinrichtingen, bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel, alsmede inrichtingen, bedoeld in het tweede lid, onder b, van dit artikel, moeten van een goedgekeurd type zijn.

b. Peilinrichtingen, bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel, moeten zijn voorzien van een ingebouwde mogelijkheid tot calibratie. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan afzien van een mogelijkheid tot calibratie, indien de betreffende ruimte of ruimten tevens zijn voorzien van een peilpijp en de bestemming van deze ruimte of ruimten zodanig is dat peilen door middel van deze peilpijp geen bezwaar voor de veiligheid oplevert.

c. Indien is toegestaan dat een ruimte is voorzien van een inrichting als bedoeld in het tweede lid, onder b, van dit artikel, moet deze ruimte tevens zijn voorzien van een peilpijp.

6. Indien is toegestaan dat tanks of kofferdammen zijn voorzien van peilpijpen, moeten deze zoveel mogelijk boven het vrijboorddek, op een passagiersschip tevens boven het schottendek, op een steeds toegankelijke plaats uitkomen. Peilpijpen van brandstofolietanks moeten bovendien op een naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie veilige plaats uitkomen. Korte peilpijpen die onder het vrijboorddek of op een passagiersschip onder het schottendek uitkomen, moeten zijn voorzien van zelfsluitende kranen; op brandstofolietanks moeten zij voldoen aan het ter zake bepaalde in artikel 15, lid 2.6, van bijlage IV van dit besluit.

7. Indien peilpijpen door laadruimten worden gevoerd, moeten zij aldaar en aan dek zodanig zijn beschermd of zo sterk zijn dat zij door verschuiven van lading niet kunnen worden beschadigd.

8. Onder peilpijpen moeten stootplaatjes zijn aangebracht.

9. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere regels geven voor de constructie en aanleg van peilinrichtingen, bedoeld in het tweede lid, onder a, van dit artikel, en van inrichtingen, bedoeld in het tweede lid, onder b, van dit artikel.

10. Indien op drinkwatertanks peilpijpen zijn toegestaan, moeten deze ten minste 15 cm boven het dek reiken.

E. **Artikel 54a** komt te luiden:

Artikel 54a. Algemeen alarminstallatie aan boord van vissersvaartuigen

1. Aan boord van elk vissersvaartuig moet een elektrische alarminstallatie aanwezig zijn, die op de brug in werking kan worden gesteld en waarmee de bemanning kan worden gewaarschuwd dat men op het punt staat het vaartuig te verlaten.

2. Bij aanleg van elektrische leidingen van een installatie als bedoeld in het eerste lid, moet worden voldaan aan het ter zake bepaalde in bijlage VII van dit besluit.

F. Na artikel 63 wordt een nieuw **artikel 63a** ingevoegd, luidend:

Artikel 63a. Bescherming tegen geluidhinder

Aan boord van een schip moeten maatregelen worden getroffen om geluidhinder te beperken. In ruimten voor machines moet daartoe worden voldaan aan het bepaalde in artikel 36 van bijlage II van dit besluit. In overige ruimten moet daartoe worden voldaan aan de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

G. Het opschrift van **§ 1 van Hoofdstuk VI** komt te luiden: § 1 **Reddingmiddelen en -voorzieningen**

H. Vóór artikel 68 wordt een nieuw **artikel 67b** ingevoegd, luidend:

Artikel 67b. Reddingmiddelen en -voorzieningen

1. Aan boord van een schip geen vissersvaartuig zijnde, moeten de reddingmiddelen en -voorzieningen aanwezig zijn, voorgeschreven in bijlage XIA van dit besluit.

2. De artikelen 68 tot en met 85, alsmede bijlage XI, vinden uitsluitend toepassing voorzover daarin regels worden gegeven voor reddingmiddelen en -voorzieningen aan boord van vissersvaartuigen.

I. **Artikel 94**, tweede lid, onder d, komt te luiden:

d. hulpmiddelen voor zeevaartkundige berekeningen, indien het schip is uitgerust met een chronometer, voorgeschreven in artikel 97, tweede lid, van dit besluit;

J. In **artikel 107**, derde lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. in onderdeel c, eerste regel, vervalt het woord «overigens»;

2. onderdeel d komt te luiden:

d. een schip overigens zijn bemand met gediplomeerde sloepsgasten overeenkomstig het bepaalde in artikel 10, lid 3, van bijlage XIA van dit besluit;

3. onderdeel e vervalt;

4. de aanduidingen van de onderdelen f, g en h worden gewijzigd in onderscheidenlijk e, f, en g.

K. **Artikel 116** vervalt.

L. **Artikel 130a** komt te luiden:

Artikel 130a. Vervoer van gestorte gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gestorte gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit is alleen toegestaan indien het geschiedt met inachtneming van de voorschriften gesteld in artikel 54 van bijlage IV en in de artikelen 4 en 5 van bijlage XVII van dit besluit, alsmede met inachtneming van de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

M. In **artikel 130 g** worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1. De huidige tekst wordt genummerd tot eerste lid;
2. Een nieuw tweede lid wordt toegevoegd, luidend:
2. De in het eerste lid bedoelde nadere regels kunnen afwijken van het bepaalde in dit besluit, mits zodanige regels ten minste even doelmatig zijn en daarbij de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen en voorschriften ter zake in acht worden genomen.

N. In Hoofdstuk X, verplichtingen van de kapitein, wordt vóór artikel 134 een nieuw **artikel 133a** ingevoegd, luidend:

Artikel 133a

De artikelen 136, 137 en 139 vinden uitsluitend toepassing voorzover daarin regels worden gegeven betreffende de verplichtingen van de kapitein van een vissersvaartuig.

O. Na artikel 135 wordt een nieuw **artikel 135a** ingevoegd, luidend:

Artikel 135a. Peilen

1. De kapitein is verplicht dagelijks van tanks andere dan ladingtanks aan boord van tankschepen, chemicaliëntankers en gastankers, van kofferdammen en van vullingen peiling te doen nemen. Deze verplichting geldt niet voor ruimten waarvoor is toegestaan, dat deze zijn voorzien van een inrichting als bedoeld in artikel 43a, tweede lid, onder b, van dit besluit.
2. De kapitein is verplicht ten minste eenmaal per vier maanden de juiste aanwijzing van de in artikel 43a, tweede lid, onder a, van dit besluit, bedoelde peilinrichting, alsmede de juiste werking van de in artikel 43a, tweede lid, onder b, van dit besluit, bedoelde inrichtingen te doen controleren.

P. Na artikel 136 wordt een nieuw **artikel 136a** ingevoegd, luidend:

Artikel 136a. Reddingmiddelen en -voorzieningen

De kapitein van een schip geen vissersvaartuig zijnde, is verplicht zorg te dragen dat voor het ondernemen van een reis en gedurende de reis:
a. alle reddingmiddelen en -voorzieningen als bedoeld in artikel 67b van dit besluit, zijn geplaatst, opgesteld dan wel geborgen zoals aangegeven op het aan boord aanwezige, goedgekeurde veiligheidsplan indien zulk een plan ingevolge het bepaalde in artikel 138 van dit besluit is voorgeschreven;
b. alle reddingmiddelen en -voorzieningen steeds in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn, en voor het dagelijks toezicht hierop een of meer scheepsofficieren zijn aangewezen;
c. de uitrusting van de redding- en hulpverleningsboten steeds in goede staat verkeert en voor onmiddellijk gebruik gereed is, en in die boten geen andere zaken worden geborgen dan die tot de uitrusting behoren;

d. een gediplomeerd sloepsgast is belast met het bevel over elk groepsreddingmiddel, en voor elke reddingboot tevens een plaatsvervanger is aangewezen, dan wel, wanneer zulks door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie is toegestaan, een persoon met ervaring in de behandeling en bediening van reddingvlotten is belast met het bevel over elk reddingvlot;

e. degene die met het bevel over een groepsreddingmiddel is belast en de plaatsvervanger beschikken over een lijst met namen van de hun toegewezen bemanning van het groepsreddingmiddel en toezien dat die bemanningsleden hun taken kennen;

f. voor elke reddingboot voorzien van een radiotelegrafie-installatie, iemand is aangewezen die deze installatie kan bedienen;

g. voor elke motorreddingboot iemand is aangewezen die de motor kan bedienen en kleine herstellingen daaraan kan verrichten;

h. de handboeken voor opleiding ter zake van de reddingmiddelen en -voorzieningen, bedoeld in artikel 18, lid 2, van bijlage XIA van dit besluit, aan boord zijn;

i. de instructies voor het onderhoud van de reddingmiddelen en -voorzieningen, bedoeld in artikel 19, lid 3, van bijlage XIA van dit besluit, aan boord zijn en het onderhoud dienovereenkomstig wordt uitgevoerd;

j. de periodieke beproevingen, inspecties en keuringen van de reddingmiddelen en -voorzieningen worden uitgevoerd op een wijze als voorgeschreven in artikel 19, lid 6 tot en met 9, van bijlage XIA van dit besluit en in artikel 14a van bijlage XIII van dit besluit.

Q. Na artikel 137 wordt een nieuw **artikel 137a** ingevoegd, luidend:

Artikel 137a. Alarmrol en instructies voor noodgevallen

De kapitein van een schip geen vissersvaartuig zijnde, is verplicht zorg te dragen dat voor het ondernemen van een reis:

a. een alarmrol als bedoeld in artikel 8, lid 3, van bijlage XIA van dit besluit, is samengesteld en exemplaren daarvan zijn opgehangen op in het oog vallende plaatsen, waaronder begrepen de brug, de machinekamer en de bemanningsverblijven;

b. de alarmrol wordt herzien of vernieuwd wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning zulks noodzakelijk maakt;

c. instructies voor noodgevallen als bedoeld in artikel 8, lid 4, van bijlage XIA van dit besluit, aanwezig zijn in de passagiershutten en -verblijven, alsmede op de verzamelplaatsen.

R. **Artikel 138**, tweede lid, onder a, komt te luiden:

a. reddingmiddelen en -voorzieningen alsmede veiligheidsmiddelen;

S. Na artikel 139 wordt een nieuw **artikel 139a** ingevoegd, luidend:

Artikel 139a. Appels, oefeningen en brandrondedienst

1. De kapitein van een passagiersschip is verplicht zorg te dragen dat:

a. appels van de passagiers, appels van de bemanning, oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en oefeningen met reddingvlotten van het strijkbare type worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, leden 3 en 4, en artikel 25, van bijlage XIA van dit besluit;

b. 1°. een doelmatige brandrondedienst wordt onderhouden om elk begin van brand zo spoedig mogelijk te kunnen ontdekken;

2°. indien op een schip ruimten van bijzondere aard als bedoeld in artikel 3, onderdeel 18, van bijlage IV van dit besluit, aanwezig zijn, deze ruimten eveneens in de brandrondedienst worden betrokken. Tenzij in bedoelde ruimten een vast aangebrachte brandontdekkingsinstallatie als

bedoeld in artikel 37, lid 1.4.1, van bijlage IV van dit besluit, is aangebracht, moet de brandrondedienst in bedoelde ruimten worden onderhouden door een permanent aanwezige brandwacht;

c. elk lid van de onder b genoemde brandrondedienst wordt geoefend, zodat deze op de hoogte is van de indeling van het schip en van de plaats en de werking van de uitrusting die hij eventueel zou moeten hanteren;

d. het schip te allen tijde, op zee zowel als in de haven, zo is bemand of uitgerust, dat zeker wordt gesteld dat een daarvoor verantwoording dragend bemanningslid elk eerste brandalarm onmiddellijk ontvangt.

2. De kapitein van een vrachtschip is verplicht zorg te dragen dat appels van de passagiers, appels van de bemanning, oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en oefeningen met reddingvlotten van het strijkbare type worden gehouden overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, leden 3 en 4, van bijlage XIA van dit besluit.

3. De kapitein van een passagiersschip of een vrachtschip is verplicht zorg te dragen dat:

a. de oefeningen in het blussen van brand er op gericht zijn de leden van de bemanning vertrouwd te maken met de inrichting en de voorzieningen van het schip, met hun taak en met het gebruik van alle bij de oefening benodigde middelen;

b. tijdens de oefeningen in het blussen van brand alle brandbluspompen worden beproefd.

T. **Artikel 154**, derde lid, komt te luiden:

3. De kapitein van een schip dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 130 van dit besluit vervoert, is verplicht zich voor het ondernemen van een reis ervan te vergewissen, dat de in artikel 4, lid 3, van bijlage XVII van dit besluit bedoelde speciale lijst of gedetailleerd stuwplan aan boord is.

U. **Artikel 160**, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. onderdeel b komt te luiden:

b. van het periodiek te water laten van reddingboten, hulpverleningsboten en reddingvlotten van het strijkbare type, alsmede van de toestand waarin deze reddingmiddelen zich bevinden;

2. onderdeel c komt te luiden:

c. van de maandelijkse inspectie van de reddingmiddelen en de reddingbootuitrusting, alsmede van de toestand waarin de uitrusting zich bevindt;

3. onderdeel f komt te luiden:

f. 1°. van de dagelijkse peilingen, bedoeld in artikel 135a, eerste lid, van dit besluit;

2°. van de viermaandelijkse controle, bedoeld in artikel 135a, tweede lid, van dit besluit;

4. onderdeel g komt te luiden:

g. van alle appels, oefeningen «schip verlaten», oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met de hulpverleningsboten, opleiding en instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en oefeningen met reddingvlotten van het strijkbare type, alsmede, wanneer deze niet op de voorgeschreven tijden zijn gehouden, van de redenen waarom dit niet is geschied.

V. **Artikel 161** wordt als volgt gewijzigd:

in het vierde lid, onder g en h, alsmede in het vijfde lid, onder d en e, wordt de zinsnede «het draagbare radiotoestel voor reddingboten en -vlotten» vervangen door: het draagbaar radiotoestel voor groepsreddingmiddelen.

W. **Artikel 174a** komt te luiden:

Artikel 174a

1. Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen ter zake, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie met betrekking tot de constructie, inrichting en uitrusting van een schip dat is gebouwd of geschikt gemaakt en wordt gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard, regelen stellen die afwijken van het bepaalde in dit besluit, mits zodanige regelen ten minste even doelmatig zijn.
2. Met inachtneming van de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaarde aanbevelingen ter zake, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere regelen stellen met betrekking tot installaties aan boord, welke samenhangen met de werkzaamheden van een schip dat is gebouwd of is geschikt gemaakt en wordt gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard.

X. In **artikel 176** wordt na «artikel 136» ingevoegd: danwel artikel 136a.

Y. In **artikel 177** wordt na «de artikelen 139», ingevoegd: 139a.

ARTIKEL II

De bijlagen van het Schepenbesluit 1965 worden als volgt gewijzigd:

A. In **bijlage I**, artikel 5, negende lid, wordt de zinsnede «zoals aangegeven in artikel 11 van bijlage II van dit besluit» vervangen door: zoals aangegeven in artikel 13 van bijlage II van dit besluit.

B. In **bijlage II** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In **artikel 1** wordt in de leden 1.1 en 1.2.1 de datum «1 september 1984» vervangen door: 1 juli 1986.

2. In **artikel 3**, lid 5, wordt de zinsnede «lieren voor reddingboten en man over boord boten» vervangen door: lieren voor reddingboten en hulpverleningsboten.

3. **Artikel 5**, lid 4.1, komt te luiden:
4.1 Voor een schip dat moet voldoen aan de bijzondere standaard betreffende de waterdichte indeling volgens het bepaalde in artikel 6, lid 5, dient de gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte voor, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte $95 - 35\frac{b}{v}$ te bedragen, waarin:
b = de inhoud van de ruimten voor, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte tussen de indompelingsgrenslijn en de bovenkant van de vrangen, de top van de dubbele bodem of van de piektanks, afhankelijk van de constructie, en die zijn bestemd en worden gebruikt voor lading, steenkolen of brandstofolie, voorraden, bagage en post, ankerkettingen of zoetwater;
v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip dat onder de indompelingslijn voor, dan wel achter het voortstuwingsgedeelte is gelegen.

4. In **artikel 6** worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. Het opschrift van lid 5 wordt vervangen door:

5. Bijzondere standaard betreffende de waterdichte indeling van schepen die voldoen aan het bepaalde in artikel 20, lid 1.2 van bijlage XIA van dit besluit[0]

b. Voorts worden nieuwe leden 5.3 en 5.4 toegevoegd, luidend:

5.3 De bijzondere voorzieningen betreffende de permeabiliteit, bedoeld in artikel 5, lid 4, dienen te worden gebruikt voor de berekening van de krommen van vulbare lengte.

5.4 Indien ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, de aard en omstandigheden van de voorgenomen reizen in aanmerking nemend, in voldoende mate wordt voldaan aan de overige voorschriften van deze bijlage en aan die van de bijlagen III en IV van dit besluit, behoeft niet te worden voldaan aan het bepaalde in de overige onderdelen van dit lid.

5. In artikel 12, lid 5, wordt de zinsnede «dat ingevolge het bepaalde in artikel 68, tweede lid, onder c, van dit besluit» vervangen door: dat ingevolge het bepaalde in artikel 20, lid 1.2, van bijlage XIA van dit besluit.

6. Artikel 31a, lid 3, vervalt.

7. In artikel 42 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. lid 2.1 komt te luiden:

2.1 gedurende 36 uur de noodverlichting:

2.1.1 bij elke verzamelplaats en, zowel aan dek als buitenboord, bij elke inschepingsplaats waar de groepsreddingmiddelen zijn opgesteld, als voorgeschreven ingevolge het bepaalde in artikel 11, lid 4, en artikel 15, lid 7, van bijlage XIA van dit besluit;

2.1.2 in gangen, bij trappen en bij uitgangen die leiden naar de verzamel- en inschepingsplaatsen, als voorgeschreven ingevolge het bepaalde in artikel 11, lid 5, van bijlage XIA van dit besluit;

2.1.3 in alle dienst- en accommodatiegangen, bij alle trappen en uitgangen, en in liftkooien en schachten van liften met betreedbare kooi;

2.1.4 in ruimten voor machines en hoofdgeneratorstations, inclusief hun bedieningsplaatsen;

2.1.5 in alle controlestations, machine-controlekamers en bij elk hoofd- en noodschakelbord;

2.1.6 bij alle bergplaatsen van brandweeruitrustingen;

2.1.7 bij de stuurinrichting;

2.1.8 bij de brandbluspomp, de sprinklerpomp en de noodlenspomp, bedoeld in lid 2.4, en op de plaatsen waar de bij die pompen behorende motoren kunnen worden ingeschakeld;

2.1.9 bij magnetische kompassen;.

2.1.10 bij peilglazen van stoomketels;

2.1.11 in kombuizen, eetzalen, salons, filmzalen, filmkabines, toeschouwersruimten en andere ruimten voor algemeen gebruik; en

2.1.12 bij de centrale bedieningsplaatsen van vast aangebrachte brandblusinstallaties;

b. lid 2.3.1 komt te luiden:

2.3.1 alle interne communicatiemiddelen welke in geval van nood noodzakelijk zijn, zoals de rechtstreekse spreekverbindingen, bedoeld in de artikelen 29 en 37, en het nood-communicatiesysteem indien dit vast is aangebracht, bedoeld in artikel 6, lid 4.1, van bijlage XIA van dit besluit;

c. in lid 2.3.5 wordt de zinsnede «de alarmsystemen waarmede de passagiers en de bemanning kunnen worden gewaarschuwd, als bedoeld in artikel 54a van dit besluit», vervangen door: de algemeen alarminstallatie, de omroepinstallatie en de speciale alarminstallatie, bedoeld in artikel 6, lid 4.2, van bijlage XIA van dit besluit;

d. lid 2.4.1 komt te luiden:

2.4.1 een van de brandbluspompen, vereist in de leden 3.1 en 3.3 van artikel 4 van bijlage IV van dit besluit, en de pomp van de vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk in ruimten voor machines, bedoeld in artikel 10, lid 6, van bijlage IV van dit besluit, indien zulk een sproei-installatie is aangebracht en de pomp afhankelijk is van vermogen geleverd door de noodgenerator.

8. In **artikel 43** worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. lid 2.1 komt te luiden:
2.1 gedurende 3 uur: de noodverlichting bij elke verzamelplaats en, zowel aan dek als buitenboord, bij elke inschepingsplaats waar de groepsreddingmiddelen zijn opgesteld, als voorgeschreven ingevolge het bepaalde in artikel 11, lid 4, en artikel 15, lid 7, van bijlage XIA van dit besluit;
b. lid 2.4.1 komt te luiden:
2.4.1 alle interne communicatiemiddelen welke in geval van nood noodzakelijk zijn, zoals de rechtstreekse spreekverbindingen, bedoeld in de artikelen 29 en 37, en het nood-communicatiesysteem indien dit vast is aangebracht, bedoeld in artikel 6, lid 4.1, van bijlage XIA van dit besluit;
c. in lid 2.4.5 wordt de zinsnede «het alarmsysteem waarmede de passagiers en de bemanning kunnen worden gewaarschuwd, als bedoeld in artikel 54a van dit besluit» vervangen door: de algemeen alarminstallatie en de omroepinstallatie, bedoeld in artikel 6, lid 4.2, van bijlage XIA van dit besluit;
d. lid 2.5 komt te luiden:
2.5 gedurende 18 uur een van de brandbluspompen, vereist in de leden 3.1 en 3.3 van artikel 4 van bijlage IV van dit besluit, indien de elektrische krachtbron hiervoor afhankelijk is van de noodgenerator, en de pomp van de vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk in ruimten voor machines, bedoeld in artikel 10, lid 6, van bijlage IV van dit besluit, indien zulk een sproei-installatie is aangebracht en de pomp afhankelijk is van vermogen geleverd door de noodgenerator.

9. In **artikel 43a** worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. lid 3.1 komt te luiden:
3.1 gedurende 3 uur: de noodverlichting bij elke verzamelplaats en, zowel aan dek als buitenboord, bij elke inschepingsplaats waar de groepsreddingmiddelen zijn opgesteld, als voorgeschreven ingevolge het bepaalde in artikel 11, lid 4, en artikel 15, lid 7, van bijlage XIA van dit besluit;
b. in lid 3.2 wordt de zinsnede «de alarminstallatie als bedoeld in artikel 54a van dit besluit» vervangen door: de algemeen alarminstallatie, bedoeld in artikel 6, lid 4.2, van bijlage XIA van dit besluit;
c. lid 3.3 komt te luiden:
3.3 de brandontdekkings- en brandalarminstallatie, voor zover vereist en voor zover hiervoor niet in een eigen stroombron is voorzien, het alarm voor de vast aangebrachte brandblusinstallatie met gas als blusstof, bedoeld in artikel 5 van bijlage IV van dit besluit, en de pomp van de vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk in ruimten voor machines, bedoeld in artikel 10, lid 6, van bijlage IV van dit besluit, indien zulk een sproei-installatie is aangebracht en de pomp afhankelijk is van vermogen geleverd door de noodgenerator.

C. In **bijlage IV** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In **artikel 1** wordt in de leden 1.1 en 1.2.1 de datum «1 september 1984» vervangen door: 1 juli 1986.

2. In **artikel 3** wordt in onderdeel 31 de punt achter het woord «besluit» vervangen door een puntkomma, en wordt een nieuw onderdeel 32 toegevoegd, luidend:
32. **Ladinggedeelte:** dat deel van het schip dat ladingtanks, sloptanks, ladingpompkamers met inbegrip van pompkamers, kofferdammen, ballast- en loze ruimten grenzend aan ladingtanks bevat, alsmede de dekoppervlakken over de gehele lengte en breedte van het gedeelte van het schip dat bovengenoemde ruimten bevat.

3. **Artikel 14**, lid 1, komt te luiden:
1. In tijdelijk onbemande ruimten voor machines moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht, welke voldoet aan de van toepassing zijnde bepalingen van artikel 13.

4. In **artikel 15** worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. Lid 5, opschrift en inleidende zinsnede, komen te luiden:
Aanvullende voorschriften voor ruimten voor machines
In aanvulling op het bepaalde in lid 1 tot en met 4 moeten brandstofoliesystemen en smeeroliesystemen in ruimten voor machines aan het navolgende voldoen:
b. tevens wordt een nieuw lid 6 toegevoegd, luidend:
6. *Verbod van het vervoer van ontvlambare oliën in voorpiektanks*
Brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën mogen niet in voorpiektanks worden vervoerd.

5. In **artikel 26**, lid 2.2, onderdeel (1), komt de vierde volzin te luiden:
Ruimten waarin brandblusinstallaties zijn ondergebracht, ruimten voor brandcontrole en brandmeldstations.

6. In **artikel 27**, lid 2.2 onderdeel (1) komt de vierde volzin te luiden:
Ruimten waarin brandblusinstallaties zijn ondergebracht, ruimten voor brandcontrole en brandmeldstations.

7. In **artikel 32**, lid 1.4.3.1, wordt het woord «beperkte» vervangen door: geringe.

8. **Artikel 36** komt te luiden:

Artikel 36

Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallaties.
Automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallaties

1. Op elk schip waarop de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing zijn, moet in iedere afzonderlijke verticale of horizontale sectie, in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten en, indien dit door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie noodzakelijk wordt geacht, in controlestations, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren zoals lege ruimten, sanitaire ruimten en dergelijke, hetzij:
1.1 een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 13, op zodanige wijze zijn aangebracht dat de aanwezigheid van brand in deze ruimten wordt ontdekt; hetzij
1.2 een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 12, op zodanige wijze zijn aangebracht dat deze ruimten worden beschermd; bovendien moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 13, op zodanige wijze zijn aangebracht dat de aanwezigheid van rook in gangen, trappenhuizen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie wordt ontdekt.

9. In **artikel 37** worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. Lid 1.4.1 komt te luiden:
1.4.1 In ruimten van bijzondere aard moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht die voldoet aan het bepaalde in artikel 13, tenzij in dergelijke ruimten een brandrondedienst wordt onderhouden door een voortdurend aanwezige brandwacht gedurende de gehele reis. De vast

aangebrachte brandontdekkingsinstallatie moet het begin van een brand snel kunnen ontdekken. De onderlinge afstand en de plaats van de detectors moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden beproefd, waarbij rekening moet worden gehouden met de invloed van de ventilatie en andere van belang zijnde faktoren.

b. Lid 2.2.1 komt te luiden:

2.2.1 Op elk dek of tussendek, indien aangebracht, waarop voertuigen worden vervoerd en waarop te verwachten is dat ontplofbare dampen zich kunnen verzamelen, met uitzondering van tussendekken waarin openingen van voldoende afmetingen zijn aangebracht waardoor benzinedampen naar beneden kunnen worden afgevoerd, moet uitrusting die een ontstekingsbron voor ontvlambare dampmengsels zou kunnen vormen, in het bijzonder elektrische apparatuur en leidingen, ten minste 450 mm boven het dek of tussendek zijn aangebracht.

Elektrische apparatuur die 450 mm of meer boven het dek of tussendek is aangebracht, moet zodanig zijn gesloten en beschermd dat geen vonken kunnen uittreden. Wanneer ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat de installatie van deze elektrische apparatuur en leidingen op een geringere hoogte nodig is voor de veilige behandeling van het schip, moeten deze apparatuur en leidingen van een type zijn dat is goedgekeurd voor gebruik in een ontplofbaar mengsel van benzine en lucht.

10. In **artikel 40** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. Lid 1 komt te luiden:

1. Handbrandmelders welke voldoen aan het bepaalde in artikel 13, moeten zijn aangebracht.

b. Lid 2 komt te luiden:

2. Een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type moet zijn aangebracht, die automatisch de aanwezigheid van brand en de plaats daarvan in een laadruimte die naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet toegankelijk is, aantoont op een of meer doelmatige plaatsen of stations. Indien ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie wordt aangetoond dat het schip voor reizen van een zo korte duur wordt gebruikt dat het onredelijk zou zijn deze bepaling toe te passen, kan genoemd Hoofd daarvan vrijstelling verlenen.

c. In lid 3 wordt de zinsnede «als bedoeld in het eerste lid, onder h, van artikel 139 van dit besluit» vervangen door: als bedoeld in artikel 139, eerste lid, onder d, van dit besluit.

d. In lid 6 wordt de zinsnede «als bedoeld in het eerste lid, onder f en g, van artikel 139, van dit besluit» vervangen door: als bedoeld in artikel 139, eerste lid, onder b en c, van dit besluit.

11. **Artikel 49**, lid 3, komt te luiden:

3. De onderste laag van dekbedekkingen, indien aangebracht, in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations moet van goedgekeurd materiaal zijn dat niet gemakkelijk ontbrandt of aanleiding geeft tot vergiftigings- of explosiegevaar bij verhoogde temperaturen.

12. **Artikel 52** komt te luiden:

Artikel 52

Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallaties. Automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallaties

1. Op schepen waar methode IC is toegepast, moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 13, op zodanige wijze zijn aangebracht en ingericht dat voorzien is in rookontdekking en in handbrandmelders in alle gangen, trappen en vluchtwegen in ruimten voor accommodatie.

2. Op schepen waar methode IIC is toegepast, moet een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht, die voldoet aan de van toepassing zijnde bepalingen van artikel 12. Deze installatie moet zodanig zijn aangebracht en ingericht dat ruimten voor accommodatie, kombuizen en andere dienstruimten, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren zoals lege ruimten en sanitaire ruimten, worden beschermd.. Bovendien moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 13, op zodanige wijze zijn aangebracht en ingericht dat voorzien is in rookontdekking en in handbrandmelders in alle gangen, trappen en vluchtwegen in ruimten voor accommodatie.

3. Op schepen waar methode IIIC is toegepast, moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in artikel 13, op zodanige wijze zijn aangebracht en ingericht dat de aanwezigheid van brand in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren zoals lege ruimten en sanitaire ruimten, wordt ontdekt.

13. In artikel 53 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. Lid 2.1, eerste volzin, komt te luiden:

Er moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht.

b. Lid 2.4.2 komt te luiden:

2.4.2 boven een hoogte van 450 mm vanaf het dek en vanaf elk tussendek voor voertuigen indien zulk een tussendek is aangebracht, met uitzondering van tussendekken voor voertuigen waarin openingen van voldoende afmetingen zijn aangebracht waardoor benzinedampen naar beneden kunnen worden afgevoerd, kan elektrische apparatuur van een type dat zodanig is gesloten en beschermd dat geen vonken kunnen uittreden, worden aanvaard als een gelijkwaardige voorziening, echter onder voorwaarde dat het ventilatiesysteem zodanig is ontworpen en in werking is, dat in een voortdurende ventilatie van de laadruimten wordt voorzien ten bedrage van ten minste tien luchtwisselingen per uur gedurende de gehele periode dat voertuigen aan boord zijn;

14. In artikel 54 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. Tabel 54.2, noot f, komt te luiden:

f. De gevaren van stoffen van deze klasse welke in bulk kunnen worden vervoerd, zijn zodanig dat, ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, speciale aandacht moet worden besteed aan de constructie en uitrusting van de daarbij betrokken schepen, zulks in aanvulling op de in deze tabel opgesomde eisen waaraan die schepen moeten voldoen.

b. Lid 2.3, eerste volzin, komt te luiden:

Een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type moet zijn aangebracht in alle besloten laadruimten, met inbegrip van gesloten autodekruimten.

15. Artikel 56 komt te luiden:

Artikel 56

Ligging en afscheiding van ruimten

1. Ruimten voor machines moeten zijn gelegen achter alle ladingtanks en sloptanks; zij moeten tevens zijn gelegen achter ladingpompkamers en kofferdammen, doch niet noodzakelijkerwijs achter brandstofolie- of waterballasttanks.

Iedere ruimte voor machines moet zijn afgescheiden van ladingtanks en sloptanks door kofferdammen, ladingpompkamers, brandstoftanks of waterballasttanks. Pompkamers welke pompen en hun toebehoren bevatten voor het ballasten van die ruimten welke naast ladingtanks en sloptanks zijn gelegen, en pompkamers welke pompen bevatten voor het verpompen van brandstofolie, zijn gelijkwaardig aan een ladingpompkamer binnen de samenhang van dit artikel, mits dergelijke pompkamers aan dezelfde veiligheidseisen voldoen welke zijn voorgeschreven voor ladingpompkamers.

Het onderste deel van de ladingpompkamers mag evenwel als een nis in de ruimte voor machines van categorie A zijn uitgevoerd ten behoeve van de opstelling van pompen, mits de bovenzijde van de nis op een hoogte van niet meer dan een derde van de holte naar de mal, als omschreven in artikel 2 van bijlage I van dit besluit, boven de kiellijn is gelegen. Voor een schip met een draagvermogen van niet meer dan 25.000 ton kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie evenwel een grotere hoogte van bedoelde nis toestaan indien kan worden aangetoond dat vanwege de toegankelijkheid en de goede ligging van de pijpen deze afstand bezwaarlijk is; in geen geval mag deze hoogte groter zijn dan de helft van de holte naar de mal.

2. Ruimten voor accommodatie, hoofdcontrolestations voor lading, controlestations en dienstruimten met uitzondering van vrijstaande bergplaatsen voor gerei voor ladingbehandeling, moeten zijn gelegen achter alle ladingtanks, sloptanks, ladingpompkamers en kofferdammen die ladingtanks en sloptanks afscheiden van ruimten voor machines, doch niet noodzakelijkerwijs achter brandstofolie- en waterballasttanks. Een nis, mits in overeenstemming met het bepaalde in lid 1, behoeft niet in rekening te worden gebracht bij het vaststellen van de plaats van deze ruimten.

3. Echter, indien zulks noodzakelijk is, mogen ruimten voor accommodatie, controlestations, dienstruimten en ruimten voor machines andere dan die van categorie A, zijn gelegen voor het ladinggedeelte, mits zij zijn afgescheiden van de ladingtanks en sloptanks door kofferdammen, ladingpompkamers, brandstofolie- of waterballasttanks en onder voorwaarde dat ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een gelijkwaardige veiligheid en goede bereikbaarheid van de brandblusmiddelen is verzekerd. Bovendien kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat, indien zulks noodzakelijk is voor de veiligheid of manoeuvreerbaarheid van het schip, ruimten voor machines waarin verbrandingsmotoren of gasturbines staan opgesteld met een vermogen groter dan 375 kW, welke niet tot de voortstuwing behoren, voor het ladinggedeelte zijn gelegen mits de voorzieningen in overeenstemming zijn met het eerder bepaalde in dit lid.

4. Alleen voor schepen bestemd voor het vervoer van afwisselend olie en stortladingen.

4.1 De sloptanks moeten zijn omgeven door kofferdammen, behalve waar de begrenzingen van de sloptanks waarin slops mogen worden vervoerd tijdens reizen met stortlading, bestaan uit de huid, het hoofddek, het ladingpompkamerschot of een schot van een brandstofolietank. Deze kofferdammen mogen niet in open verbinding staan met een dubbele bodem, pijpentunnel, pompkamer of andere omsloten ruimte. Er moeten voorzieningen zijn aangebracht om de kofferdammen met water te kunnen vullen en leeg te pompen. Indien het ladingpompkamerschot de begrenzing vormt van de sloptank, mag de pompkamer niet in open verbinding staan met de dubbele bodem, pijpentunnel of andere omsloten ruimte; openingen voorzien van deksels met bouten op gasdichte steek zijn echter toegestaan.

4.2 Voorzieningen moeten zijn aangebracht om in de pijpverbinding tussen de pompkamer en de sloptanks als aangegeven in lid 4.1 een afscheiding aan te brengen. Deze voorziening moet bestaan uit een

afsluiter, gevolgd door een brilflens of een wegneembaar pijpstuk met bijbehorende blindflenzen. Deze voorziening moet direct grenzend aan de sloptank zijn aangebracht, maar mag, waar dit niet uitvoerbaar of praktisch is, in de pompkamer direct achter de doorvoering door het schot zijn aangebracht.

Een afzonderlijk pomp- en pijpleidingsysteem moet zijn aangebracht om de inhoud van de sloptanks direct via het open dek te kunnen lossen, wanneer het schip wordt gebruikt voor het vervoer van stortlading.

4.3 Luikhoofden en tankwasopeningen op sloptanks zijn alleen toegestaan op het open dek en moeten zijn voorzien van afsluitmiddelen. Behalve wanneer deze bestaan uit platen met bouten op waterdichte steek, moeten deze afsluitmiddelen kunnen worden afgesloten met sloten waarvan de sleutels zich onder het beheer van de verantwoordelijke scheepsofficier moeten bevinden.

4.4 Indien ladingzijtanks zijn aangebracht, moeten ladingleidingen die onder het dek zijn gelegen, in deze tanks zijn aangebracht. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter toestaan dat ladingleidingen in een speciale koker zijn aangebracht, waarvan de uitvoering te zijner genoegen moet zijn en welke naar zijn oordeel op voldoende wijze moet kunnen worden schoongemaakt en geventileerd. Indien geen ladingzijtanks zijn aangebracht, moeten de ladingleidingen die onder het dek zijn gelegen, in speciale kokers zijn aangebracht.

5. Indien wordt aangetoond dat het aanbrengen van een stuurhuis boven het ladinggedeelte noodzakelijk is, dient dit stuurhuis uitsluitend te zijn bestemd voor navigatiedoeleinden en van het ladingtankdek te zijn gescheiden door een open ruimte met een hoogte van ten minste 2 m. Bovendien moet de brandbescherming van een dergelijk stuurhuis zijn uitgevoerd zoals is voorgeschreven voor controlestations in artikel 58, leden 1 en 2, en in andere van toepassing zijnde bepalingen van dit hoofdstuk.

6. Voorzieningen moeten zijn aangebracht om eventueel aan dek vloeiende olie op een afstand van ruimten voor accommodatie en van dienstruimten te houden. Een dergelijke voorziening kan bestaan uit een vast aangebrachte, van boord tot boord lopende stalen rand van voldoende hoogte. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan voorzieningen welke samenhangen met laden of lossen over het achterschip.

7. Buitenwanden van bovenbouwen en dekhuizen die ruimten voor accommodatie bevatten, met inbegrip van overstekende dekken die dergelijke ruimten ondersteunen, moeten over het gehele gedeelte dat tegenover het ladinggedeelte is gelegen, alsmede over een lengte van 3 m achter het frontschot, zijn geconstrueerd als schotten of dekken van klasse «A-60». Op zijwanden van deze bovenbouwen en dekhuizen dient de isolatie in hoogterichting zover te zijn doorgetrokken als door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nodig wordt geoordeeld.

8.1 Toegangen, luchtinlaten en openingen tot ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations mogen niet tegenover het ladinggedeelte zijn gelegen. Dergelijke voorzieningen mogen zijn aangebracht in het dwarsschot dat niet tegenover het ladinggedeelte is gelegen, dan wel in de buitenste begrenzing in de zijde van de bovenbouw of het dekhuis op een afstand van niet minder dan 4 percent van de lengte van het schip als omschreven in artikel 2 van bijlage I van dit besluit, doch niet minder dan 3 m, van het einde van de bovenbouw of het dekhuis dat tegenover het ladinggedeelte is gelegen. Deze afstand hoeft echter niet meer dan 5 m te bedragen.

8.2 Binnen de begrenzingen, aangegeven in lid 8.1, mogen geen deuren zijn aangebracht. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter deuren toestaan voor ruimten welke geen toegang geven tot ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations.

Dergelijke ruimten mogen ladingcontrolekamers, provisieruimten en bergplaatsen zijn. Indien zulke deuren zijn aangebracht naar ruimten gelegen achter het ladinggedeelte moeten, met uitzondering van de

wanden tegenover het ladinggedeelte, de begrenzingswanden van de ruimte zijn geïsoleerd als schot of dek van klasse «A-60». Platen op bouten voor het transport van machine-onderdelen mogen zijn aangebracht binnen de begrenzingen, aangegeven in lid 8.1. Deuren naar de brug en ramen in het stuurhuis mogen binnen de begrenzingen, aangegeven in lid 8.1, zijn gelegen, mits zij zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat het stuurhuis snel en doelmatig gas- en dampdicht kan worden afgesloten.

8.3 Ramen en patrijspoorten aangebracht in wanden tegenover het ladinggedeelte en in de zijden van bovenbouwen en dekhuizen binnen de begrenzingen, aangegeven in lid 8.1, moeten van het vaste, niet openende type zijn. Dergelijke ramen en patrijspoorten moeten, indien zij zijn aangebracht in wanden onder het eerste dek boven het hoofddek, aan de binnenzijde zijn voorzien van blinden van staal of van een daaraan gelijkwaardig materiaal.

16. In **artikel 59**, lid 3.3, derde volzin, wordt de zinsnede «lid 1 van artikel 56» vervangen door: artikel 56, lid 4,

17. In **artikel 62**, lid 10.2, wordt de zinsnede «de ladingtank-zone» vervangen door: het ladinggedeelte.

18. **Artikel 62**, lid 14.1, komt te luiden:

14.1 Er moet zijn voorzien in een of meer middelen ter voorkoming van overdruk of onderdruk om te voorkomen dat de ladingtanks worden onderworpen aan:

14.1.1 een overdruk die hoger is dan de beproevingsdruk van de ladingtank, wanneer lading zou worden geladen bij de gespecificeerde maximum laadsnelheid en alle andere uitlaten zouden zijn gesloten; en

14.1.2 een onderdruk van meer dan 700 mm waterkolom, wanneer de lading zou worden gelost bij de maximum nominale capaciteit van de ladingpompen en de inertgas-ventilatoren uitgevallen zouden zijn.

Deze middelen moeten zijn aangesloten op de hoofdleiding voor inertgas, tenzij zij zijn aangebracht op het ontluchtingssysteem dat is voorgeschreven in artikel 59, lid 1.1, dan wel op individuele ladingtanks.

D. Na Bijlage XI wordt een nieuwe Bijlage XIA ingevoegd, luidend:

BIJLAGE XIA. REDDINGMIDDELEN EN VOORZIENINGEN

HOOFDSTUK A. ALGEMEEN

Artikel 1. Toepasselijkheid

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is deze bijlage van toepassing op schepen gebouwd op of na 1 juli 1986.

2. Voor de toepassing van deze bijlage wordt:

2.1 onder de uitdrukking «alle schepen» verstaan: schepen gebouwd voor, op of na 1 juli 1986; de uitdrukkingen «alle passagiersschepen» en «alle vrachtschepen» worden overeenkomstig uitgelegd;

2.2 een vrachtschip, ongeacht zijn datum van bouw, dat wordt verbouwd tot passagiersschip, beschouwd als een passagiersschip gebouwd op de datum waarop zulk een verbouwing aanvangt.

3. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor een vrachtschip geen tankschip zijnde, met een lengte als omschreven in artikel 2 van bijlage I van minder dan 24 m, en varend in een beperkt vaargebied, verlichtingen toestaan van het bepaalde in deze bijlage, indien naar zijn oordeel de algemene inrichting van zulk een schip het verantwoord maakt zulke verlichtingen zonder bezwaar voor de veiligheid van schip en opvarenden toe te staan.

Artikel 2. Gesleepte schepen

Het bepaalde in deze bijlage is niet van toepassing op een schip dat gesleept naar zijn bestemming wordt gebracht, met dien verstande dat, indien het schip is bemand, het moet zijn uitgerust met reddingmiddelen en -voorzieningen zoals deze door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden voorgeschreven.

Artikel 3. Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze bijlage wordt, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, verstaan onder:

1. *gediplomeerd sloepsgast:* elk lid der bemanning dat in het bezit is van een diploma als stuurman, als volmatroos als bedoeld in artikel 115 van dit besluit, of als sloepsgast als bedoeld in bijlage XXII;

2. *ontdekking:* de vaststelling van de plaats van de overlevenden of de groepsreddingmiddelen;

3. *inschepingsladder:* de ladder die op de inschepingsplaats voor de groepsreddingmiddelen is aangebracht ten einde een veilige toegang te bieden tot de groepsreddingmiddelen nadat deze te water gelaten zijn;

4. *te water laten door middel van vrij opdrijven:* de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit automatisch van een zinkend schip wordt ontkoppeld en klaar is voor gebruik;

5. *te water laten door middel van vrije val:* de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit met volledige bezetting en volledig uitrusting wordt ontkoppeld en vervolgens vrij in het water kan vallen zonder afgeremd te worden;

6. *overlevingspak:* een beschermend pak dat het verlies van lichaamswarmte van een persoon gekleed in zulk een pak en liggend in koud water, vermindert;

7. *opblaasbaar toestel:* een toestel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van niet-verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat gewoonlijk, tot aan de klaar voor gebruik situatie, in niet-opgeblazen toestand wordt gehouden;

8. *toestel in opgeblazen toestand:* een toestel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van niet-verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat permanent in opgeblazen toestand en klaar voor gebruik wordt gehouden;

9. *tewaterlatingsmiddel of -voorziening:* een middel of voorziening om een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot vanaf de opstellingsplaats veilig te water te brengen;

10. *lengte van het schip:* 96 percent van de lengte van de lastlijn op 85 percent van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kielplaat, dan wel gelijk aan de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot aan de hartlijn van de roerkoning op deze lastlijn gemeten, indien deze laatste lengte groter is;

11. *holte naar de mal van het schip:*

11.1 de vertikale afstand gemeten van de bovenkant van de kiel tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde. Bij houten en composiet schepen wordt de afstand gemeten vanaf de binnenkant van de sponning in de kiel. Indien de vorm in het onderste gedeelte van het grootspant hol verloopt of indien dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de afstand gemeten vanaf het punt, waar de lijn, die van het vlakke deel van het scheepsvlak naar hart schip wordt doorgetrokken, de zijkant van de kiel snijdt;

11.2 bij schepen waar de overgang van de huidbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, moet de holte naar de mal gemeten worden tot het snijpunt van de doorgestrookte lijn van de bovenkant der balken met de doorgestrookte lijn van de buitenkant der spanten;

11.3 indien het vrijboorddek verspringt en het verhoogde gedeelte zich uitstrekt voorbij het punt waar de holte naar de mal moet worden

bepaald, wordt de holte naar de mal gemeten tot een lijn die vanaf het lage gedeelte van het dek evenwijdig aan het verhoogde gedeelte wordt doorgetrokken;

12. *reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp:* reddingmiddelen of -voorzieningen die nieuwe eigenschappen bevatten die niet geheel vallen onder de voorschriften van deze bijlage, maar die een gelijke of hogere norm van veiligheid bieden;

13. *hulpverleningsboot:* een boot ontworpen om personen in nood uit het water te kunnen halen en voor het bij elkaar brengen van reddingvlotten;

14. *lichtterugkaatsend materiaal:* materiaal dat een lichtstraal die daarop gericht wordt, in tegengestelde richting terugkaatst;

15. *groepsreddingmiddel:* een middel dat personen die in nood verkeren, in leven kan houden vanaf het moment dat zij het schip verlaten;

16. *hulpmiddel tegen warmteverlies:* een zak of pak, vervaardigd uit waterdicht materiaal met een zeer lage warmtegeleiding;

17. *chemicaliëntanker:* een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van enige vloeibare lading zoals vermeld in de opsomming van minimum eisen per stof, behorende bij de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor zulk een schip gestelde aanvullende eisen, bedoeld in artikel 130g van dit besluit;

18. *gastanker:* een vrachtschip dat is gebouwd of is aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van enige lading bestaande uit vloeibaar gemaakt gas of zekere andere stoffen zoals vermeld in de opsomming van minimum eisen, behorende bij de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voor zulk een schip gestelde aanvullende eisen, bedoeld in artikel 130g van dit besluit.

Artikel 4. Beoordeling, beproeving en keuring van reddingmiddelen en -voorzieningen

1. Behoudens het bepaalde in lid 5 dienen de reddingmiddelen en -voorzieningen die in deze bijlage zijn voorgeschreven, van een goedgekeurd type te zijn.

2. Alvorens een goedkeuring te kunnen verkrijgen, dienen de reddingmiddelen en -voorzieningen te worden beproefd om vast te stellen of zij aan het bepaalde in deze bijlage voldoen, op een wijze als nader voorgeschreven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

3. Alvorens een goedkeuring te kunnen verkrijgen, dienen reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp te worden beoordeeld en beproefd om vast te stellen of zij voldoen aan normen van veiligheid die ten minste gelijkwaardig zijn aan het bepaalde in deze bijlage. De beproeving dient te geschieden op een wijze als nader voorgeschreven door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

4. De door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afgegeven goedkeuringen vermelden tevens de voorwaarden waaronder de goedkeuring geldig blijft.

5. Reddingmiddelen en -voorzieningen die ingevolge het bepaalde in deze bijlage zijn voorgeschreven, doch waarvoor geen nadere voorschriften in Hoofdstuk C zijn opgenomen, dienen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te zijn.

Artikel 5. Produktiecontrole

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere regels stellen omtrent de produktiecontrole van reddingmiddelen, teneinde zeker te stellen dat deze middelen worden vervaardigd volgens dezelfde normen als het goedgekeurde prototype.

HOOFDSTUK B. BEPALINGEN TEN AANZIEN VAN HET SCHIP

AFDELING I. PASSAGIERSSCHEPEN EN VRACHTSCHEPEN

Artikel 6. Communicatie

1. Het bepaalde in de leden 2.3 en 2.4 is van toepassing op alle schepen met dien verstande dat schepen gebouwd voor 1 juli 1986 uiterlijk met ingang van 1 juli 1991 moeten voldoen aan het bepaalde in die leden.

2. *Radio-apparatuur voor reddingmiddelen*

2.1 Draagbaar radiotoestel voor groepsreddingmiddelen

2.1.1 Ten behoeve van de groepsreddingmiddelen moet een draagbaar radiotoestel dat voldoet aan het bepaalde in artikel 14 van bijlage XIII, aan boord zijn. Het draagbaar radiotoestel dient te worden geborgen op een beschermde en gemakkelijk toegankelijke plaats, gereed om in geval van nood meegenomen te kunnen worden naar welk groepsreddingmiddel dan ook; wanneer op een schip reddingboten op ver uiteenliggende plaatsen zijn opgesteld, dient het draagbaar radiotoestel te worden geborgen in de nabijheid van de reddingboten die het verste verwijderd zijn van de hoofdzender van het schip.

2.1.2 Het bepaalde in lid 2.1.1 is niet van toepassing indien een radiotelegrafieinstallatie die voldoet aan het bepaalde in artikel 13 van bijlage XIII, is aangebracht in een reddingboot aan iedere zijde van het schip, of in de reddingboot die over het achterschip te water wordt gelaten, bedoeld in artikel 26, lid 1.2.1.

2.1.3 Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan voor schepen die reizen van zodanig korte duur maken dat een draagbaar radiotoestel voor groepsreddingmiddelen naar zijn oordeel onnodig is, vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2.1.1.

2.1.4 Het bepaalde in lid 2.1.1 is niet van toepassing op vrachtschepen van minder van 500 ton.

2.2 Radiotelegrafie-installaties voor reddingboten

Aan boord van passagiersschepen die internationale reizen maken welke geen korte internationale reizen zijn, moet een radiotelegrafie-installatie die voldoet aan het bepaalde in artikel 13 van bijlage XIII, zijn aangebracht in:

2.2.1 ten minste een van de reddingboten, voorgeschreven in artikel 20, lid 1.1.1, indien het totaal aantal opvarenden meer bedraagt dan 199 doch minder dan 1500;

2.2.2 ten minste een reddingboot aan iedere zijde, indien het totaal aantal opvarenden 1500 of meer bedraagt.

2.3 Noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen

Aan iedere zijde van een schip moet een met de hand in werking te stellen noodradiobaken dat voldoet aan het bepaalde in artikel 14a van bijlage XIII zijn geplaatst, op zodanige wijze dat het snel in een groepsreddingmiddel, anders dan het reddingvlot of de reddingvlotten voorgeschreven in artikel 26, lid 1.4, kan worden gezet.

2.4 Portofoons

2.4.1 Ten behoeve van de radiocommunicatie tussen de groepsreddingmiddelen onderling, tussen de groepsreddingmiddelen en het schip, alsmede tussen het schip en de hulpverleningsboot, moeten portofoons die voldoen aan het bepaalde in artikel 14c van bijlage XIII, aan boord zijn. Het is niet noodzakelijk dat er voor ieder groepsreddingmiddel een afzonderlijke portofoon is, maar er moeten ten minste drie portofoons aan boord zijn. Aan deze bepaling kan ook worden voldaan door toepassing van andere draagbare communicatie-apparaten die aan boord worden gebruikt, mits die apparaten voldoen aan het bepaalde in artikel 14c van bijlage XIII.

2.4.2 Aan boord van schepen gebouwd voor 1 juli 1986 behoeven genoemde apparaten slechts te voldoen aan het bepaalde in artikel 14c van bijlage XIII betreffende de frequenties.

3. *Noodsignalen*

Op of in de nabijheid van de brug dienen ten minste twaalf valscherm-signalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 35, aanwezig te zijn.

4. *Communicatie aan boord en alarminstallaties*

4.1 Ten behoeve van de communicatie tussen noodcontrolestations, verzamel- en inschepingsplaatsen en overige strategische punten aan boord, moet er een noodcommunicatiesysteem aanwezig zijn, vast aangebracht dan wel draagbaar, of een combinatie van beide.

4.2 Aan boord van elk schip moet een algemeen alarminstallatie zijn aangebracht die voldoet aan het bepaalde in artikel 50, en die dient te worden gebruikt om de passagiers en de bemanning naar de verzamelplaatsen te roepen wanneer het sein «schip verlaten» wordt gegeven, alsmede om de in de alarmrol vermelde handelingen te doen aanvangen. De installatie moet worden aangevuld met een omroepinstallatie of ander doelmatig middel voor berichtgeving, in alle ruimten voor accomodatie, dienstruimten en controlestations, alsmede, aan boord van passagiersschepen, met een speciale alarminstallatie als bedoeld in artikel 40, lid 4, van bijlage IV.

4.3 Bij de aanleg van elektrische leidingen van systemen en installaties als bedoeld in de leden 4.1 en 4.2, moet worden voldaan aan het ter zake bepaalde in hoofdstuk D van bijlage II.

4.4 Het bepaalde in lid 4.1 en het bepaalde in lid 4.2 voor wat betreft een omroepinstallatie of ander doelmatig middel voor berichtgeving, is niet van toepassing op vrachtschepen van minder dan 500 ton.

Artikel 7. Persoonlijke reddingmiddelen

1. *Reddingboeien*

1.1 Reddingboeien dienen te voldoen aan het bepaalde in artikel 31, lid 1, en moeten:

1.1.1 zo zijn verdeeld dat zij aan beide zijden van het schip en, voor zover praktisch uitvoerbaar, op alle open dekken die tot aan de zijden doorlopen voor onmiddellijk gebruik gereed zijn; ten minste één reddingboei dient in de nabijheid van de achtersteven te zijn gepaatst; en

1.1.2 zo zijn geplaatst dat zij snel overboord kunnen worden geworpen en niet op een of andere manier permanent zijn vastgezet.

1.2 Aan iedere zijde van het schip moet ten minste één reddingboei zijn voorzien van een drijvende reddinglijn die voldoet aan het bepaalde in artikel 31, lid 4, met een lengte van ten minste 30 m of tweemaal de hoogte waarop de reddingboei geplaatst is boven de waterlijn behorend bij de geringste diepgang van het schip in zeewater, welke van beide het grootste is.

1.3 Ten minste de helft van het totale aantal reddingboeien moet zijn voorzien van een zelfontbrandend licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 31, lid 2; ten minste twee van deze reddingboeien moeten bovendien zijn voorzien van een zelfwerkend rooksignaal dat voldoet aan het bepaalde in artikel 31, lid 3, en deze reddingboeien moeten vanaf de brug snel ontkoppeld kunnen worden; reddingboeien met licht en die met licht en rooksignaal moeten gelijkelijk verdeeld zijn over beide zijden van het schip en mogen niet zijn voorzien van reddinglijnen als bedoeld in lid 1.2.

1.4 Op iedere reddingboei moet de naam en thuishaven van het schip waarop de boei is geplaatst, in blokletters zijn aangegeven.

2. *Reddinggordels*

2.1 Voor elke opvarende dient een reddinggordel die voldoet aan het bepaalde in artikel 32, lid 1, of artikel 32, lid 2, aan boord te zijn; bovendien dient

2.1.1 een aantal reddinggordels geschikt voor kinderen aan boord te zijn, gelijk aan ten minste 10 percent van het aantal passagiers aan boord of, indien dit groter is, een zodanig aantal, dat aan elk kind zulk een reddinggordel verstrekt kan worden; en

2.1.2 een voldoend aantal extra reddinggordels aan boord te zijn voor personen die op wacht zijn en voor gebruik op ver afgelegen plaatsen als bedoeld in artikel 26, lid 1.4, waar groepsreddingmiddelen opgesteld staan.

2.2 De reddinggordels moeten zo zijn opgeborgen dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn en hun bergplaats moet duidelijk zijn aangegeven. Wanneer, vanwege de bijzondere indeling van het schip, de reddinggordels, voorgeschreven in lid 2.1, onbereikbaar kunnen worden, moeten andere maatregelen ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden genomen, welke kunnen inhouden dat een groter aantal reddinggordels aan boord moet zijn.

3. *Overlevingspakken*

3.1 Voor elke persoon die is aangewezen om de hulpverleningsboot te bemannen, dient een overlevingspak van de juiste maat, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 33, aan boord te zijn.

3.2.1 Een overlevingspak dat voldoet aan het bepaalde in artikel 33, mag worden meegeteld als reddinggordel bij de toepassing van het bepaalde in lid 2.

3.2.2 Het bepaalde in lid 3.2.1 is van toepassing op alle schepen.

Artikel 8. Alarmrol en instructies voor noodgevallen

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op alle schepen.
2. Voor elke opvarende dienen duidelijke instructies aan boord aanwezig te zijn, die in geval van nood gevolgd moeten worden.
3. Op in het oog vallende plaatsen aan boord van het schip, met inbegrip van de brug, de machinekamer en de bemanningsverblijven, moeten exemplaren van de alarmrol die voldoen aan het bepaalde in artikel 53, zijn opgehangen.
4. Afbeeldingen en aanwijzingen in toepasselijke talen moeten zijn aangebracht in de passagiershutten en duidelijk zichtbaar zijn opgehangen op de verzamelplaatsen en in andere passagiersruimten, teneinde de passagiers in te lichten omtrent:

4.1 hun verzamelplaats;

4.2 de noodzakelijke handelingen die zij in geval van nood moeten verrichten; en

4.3 de manier waarop een reddinggordel wordt aangedaan.

Artikel 9. Bedieningsaanwijzingen

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op alle schepen.
2. Op of nabij de groepsreddingmiddelen en de bedieningsplaatsen van de tewaterlatingsmiddelen dienen instructieplaten of aanduidingen te zijn aangebracht, die:

2.1 het doel van de bedieningsmiddelen, de volgorde van behandeling ervan en de terzake dienende instructies of waarschuwingen aangeven;

2.2 duidelijk zichtbaar zijn bij het licht van de noodverlichting; en

2.3 waarbij gebruik gemaakt is van de symbolen overeenkomstig de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels.

Artikel 10. Bezetting van groepsreddingmiddelen en het toezicht daarop

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op alle schepen.
2. Er moet een voldoend aantal geoefende bemanningsleden aan boord zijn om het verzamelen te leiden en om ongeoefende personen bijeen te brengen en behulpzaam te zijn bij «schip verlaten».

3. Er moet een voldoend aantal gediplomeerde sloepsgasten aan boord zijn om de groepsreddingmiddelen en de tewaterlatingsvoorzieningen, die vereist zijn om alle opvarenden te ontschepen, te bedienen.

Aan boord van een passagierschip moet voor elke reddingboot die aan boord is geplaatst een aantal gediplomeerde sloepsgasten aanwezig zijn dat ten minste gelijk is aan dat aangegeven in de volgende tabel:

maximum aantal personen waarvoor de reddingboot is bestemd	minimum aantal gediplomeerde sloepsgasten per reddingboot
minder dan 41	2
41 tot 62	3
62 tot 86	4
86 of meer	5

4. Over elk te gebruiken groepsreddingmiddel dient een gediplomeerde sloepsgast de leiding te hebben. Rekening houdend met de aard van de reis, het aantal opvarenden en het soort schip kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie evenwel toestaan dat personen met ervaring in de behandeling en bediening van reddingvlotten, met de leiding over reddingvlotten worden belast in plaats van de bovengenoemde gediplomeerde sloepsgasten. Bij reddingboten dient tevens een plaatsvervanger van de sloepscommandant te zijn aangewezen.

5. Degene die de leiding heeft over een groepsreddingmiddel, moet beschikken over een lijst met namen van de hem toegewezen bemanning van het groepsreddingmiddel en moet er op toezien dat die bemanningsleden hun taken kennen. De plaatsvervangende sloepscommandant moet ook over een lijst van de bemanning van de reddingboot beschikken.

6. Voor iedere reddingboot waarin een radiotelegrafie-installatie is aangebracht volgens het bepaalde in artikel 6, lid 2.2, moet iemand zijn aangewezen die de installatie kan bedienen.

7. Voor iedere motorreddingboot moet iemand zijn aangewezen die de motor kan bedienen en kleine herstellingen daaraan kan verrichten.

8. Het aantal personen bedoeld in de leden 2, 3 en 4 moet gelijkelijk over de groepsreddingmiddelen worden verdeeld.

Artikel 11. Verzamel- en inschepingsvoorzieningen

1. Reddingboten en reddingvlotten waarvoor goedgekeurde tewaterlatingsmiddelen zijn voorgeschreven, moeten zo dicht mogelijk bij ruimten voor accommodatie en dienstruimten zijn geplaatst.

2. De verzamelplaatsen moeten dicht bij de inschepingsplaatsen zijn gelegen. Elke verzamelplaats moet voldoende ruimte bieden om alle daar te verzamelen personen te kunnen bevatten.

3. Verzamel- en inschepingsplaatsen moeten gemakkelijk toegankelijk zijn vanuit de ruimten voor accommodatie en dienstruimten.

4. Verzamel- en inschepingsplaatsen moeten een doelmatige noodverlichting hebben, welke moet worden gevoed door de elektrische noodkrachtbron, voorgeschreven in artikel 42, 43 of 43a van bijlage II.

5. Gangen, trappen en uitgangen die leiden naar de verzamel- en inschepingsplaatsen moeten een doelmatige noodverlichting hebben, welke moet worden gevoed door de elektrische noodkrachtbron, voorgeschreven in artikel 42, 43 of 43a van bijlage II.

6. Verzamel- en inschepingsplaatsen voor groepsreddingmiddelen van het strijkbare type moeten zo zijn ingericht dat het mogelijk is om een gewonde op een draagbaar in het groepsreddingmiddel te plaatsen.

7. Op iedere tewaterlatingsplaats of op iedere twee naast elkaar gelegen tewaterlatingsplaatsen moet een inschepingsladder aanwezig zijn, die voldoet aan het bepaalde in artikel 48, lid 7, bestaat uit één

lengte en lang genoeg is om aan de hoge zijde bij de geringste diepgang van het schip in zeewater tot op het water te reiken, onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en bij een slagzij van 20 graden.

Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter toestaan dat dergelijke ladders worden vervangen door goedgekeurde middelen om inscheping in de groepsreddingmiddelen wanneer deze in het water liggen, mogelijk te maken, op voorwaarde dat er ten minste één inschepingsladder aan iedere zijde van het schip aanwezig is. Voor de reddingvlotten voorgeschreven in artikel 26, lid 1.4, kunnen andere middelen voor inscheping worden toegestaan.

8. Waar nodig moeten middelen aanwezig zijn om groepsreddingmiddelen van het strijkbare type tegen het scheepsboord te brengen en daar te houden opdat personen veilig kunnen worden ingescheept.

Artikel 12. Tewaterlatingsplaatsen

Tewaterlatingsplaatsen moeten zodanig zijn gelegen dat de groepsreddingmiddelen veilig te water kunnen worden gelaten; daarbij moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de afstand tot de schroef en aan sterk terugwijkende gedeelten van de romp, zodat de groepsreddingmiddelen, uitgezonderd groepsreddingmiddelen speciaal ontworpen voor tewaterlating door middel van vrije val, zoveel mogelijk langs het verticale gedeelte van de zijden van het schip afgevierd kunnen worden. Bij plaatsing op het voorschip moeten de groepsreddingmiddelen op een beschermde plaats achter het aanvaringsschot zijn gelegen en in dit geval moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de sterkte van het tewaterlatingsmiddel.

Artikel 13. Plaatsing van groepsreddingmiddelen

1. Ieder groepsreddingmiddel moet zijn geplaatst:

1.1 zodanig dat noch het groepsreddingmiddel noch de plaatsingsvoorzieningen de behandeling van enig ander groepsreddingmiddel of van een hulpverleningsboot op een andere tewaterlatingsplaats belemmeren;

1.2 zo laag mogelijk boven het wateroppervlak als veilig en uitvoerbaar is doch, met uitzondering van een reddingvlot bestemd voor tewaterlating door overboord werpen, op een zodanige plaats dat het groepsreddingmiddel aan de lage zijde op de inschepingsplaats komt op een hoogte van ten minste 2 m boven de waterlijn van het schip in geladen toestand, onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en bij een slagzij van 20 graden of bij een slagzij waarbij de rand van het bovenste doorlopende dek onder water raakt, welke van beide het kleinste is;

1.3 zodanig dat het voortdurend en voor onmiddellijk gebruik gereed is, zodat twee bemanningsleden binnen 5 minuten de voorbereidingen kunnen treffen voor het te water laten en de inscheping;

1.4 voorzien van de volledige uitrusting, voorgeschreven in deze bijlage; en

1.5 voor zover uitvoerbaar, op een veilige en beschutte plaats en beschermd tegen schade door brand en explosie.

2. Reddingboten die langs de scheepszijden afgevierd worden, moeten zo ver mogelijk als praktisch uitvoerbaar voor de schroef zijn geplaatst. Op vrachtschepen met een lengte van 80 m of meer doch minder dan 120 m, moet iedere reddingboot zo zijn geplaatst dat de afstand van de achterkant van de reddingboot tot de schroef ten minste éénmaal de lengte van de reddingboot bedraagt. Op vrachtschepen met een lengte van 120 m of meer en op passagiersschepen met een lengte van 80 m of meer moet iedere reddingboot zo zijn geplaatst dat de afstand van de achterkant van de reddingboot tot de schroef ten minste 1½ maal de lengte van de reddingboot bedraagt. Waar toepasselijk moet het schip zo zijn ingericht dat de reddingboten op hun opstellingsplaatsen beschermd zijn tegen schade door overkomende zeeën.

3. Reddingboten moeten zijn verbonden met bijbehorende tewaterlatingsmiddelen.

4. In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 23 en 29 moeten reddingvlotten zodanig zijn geplaatst dat het mogelijk is ze met de hand van hun sjorringen te ontdoen.

5. Reddingvlotten van het strijkbare type moeten binnen bereik van de hijshaken zijn geplaatst, tenzij er middelen voor overbrenging van de reddingvlotten zijn aangebracht, die niet buiten werking kunnen geraken binnen de gestelde grenzen van kop- of stuurlast en slagzij, omschreven in lid 1.2, of door de bewegingen van het schip of door het uitvallen van de krachtbron.

6. Reddingvlotten bestemd voor tewaterlating door overboord werpen, moeten zo zijn geplaatst dat zij gemakkelijk aan beide zijden van het schip te water kunnen worden gelaten, tenzij de capaciteit van de reddingvlotten aan elke zijde van het schip afzonderlijk, gelijk is aan de gezamenlijke capaciteit van de vlotten, voorgeschreven in artikel 26, lid 1.

Artikel 14. Plaatsing van hulpverleningsboten

Hulpverleningsboten moeten zijn geplaatst:

1. zodanig dat ze voortdurend en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn en de tewaterlating binnen 5 minuten kan geschieden;

2. op een plaats die zowel geschikt is voor het te water laten als voor het terugplaatsen van de boot;

3. zodanig dat noch de hulpverleningsboot noch de plaatsingsvoorzieningen de behandeling van enig ander groepsreddingmiddel op een andere tewaterlatingsplaats belemmeren;

4. in overeenstemming met het bepaalde in artikel 13, indien ze tevens dienstdoen als reddingboot.

Artikel 15. Voorzieningen voor tewaterlating en terugzetten van groepsreddingmiddelen

1. Tewaterlatingsmiddelen die voldoen aan het bepaalde in artikel 48, moeten beschikbaar zijn voor alle groepsreddingmiddelen, behalve voor:

1.1 reddingvlotten waarin wordt ingescheept vanaf een plaats aan dek op minder dan 4,5 m boven de waterlijn bij de geringste diepgang van het schip in zeewater en die:

1.1.1 een massa hebben van niet meer dan 185 kg; of

1.1.2 geplaatst zijn voor het te water laten rechtstreeks vanaf de opstellingsplaats onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast tot 10 graden en met een slagzij van het schip van 20 graden naar iedere zijde;

1.2 groepsreddingmiddelen die een massa hebben van niet meer dan 185 kg en die aan boord aanwezig zijn in aanvulling op de groepsreddingmiddelen ten behoeve van 200 percent van het aantal opvarenden.

2. Elke reddingboot moet zijn voorzien van een middel dat de reddingboot te water kan laten en weer terug kan zetten.

3. De middelen voor het te water laten en weer terugzetten moeten zo zijn uitgevoerd dat de bediener daarvan aan boord te allen tijde in staat is het groepsreddingmiddel bij het te water laten, en voor de reddingboten tevens bij het weer terugzetten, te zien.

4. Voor gelijksoortige groepsreddingmiddelen aan boord van één schip mag slechts één type ontkoppelingsmechanisme worden gebruikt.

5. Het gereedmaken en bedienen van een groepsreddingmiddel op een tewaterlatingsplaats mag het gereedmaken en bedienen van andere groepsreddingmiddelen of hulpverleningsboten op andere tewaterlatingsplaatsen niet belemmeren.

6. Lopers, wanneer toegepast, moeten van voldoende lengte zijn om aan de hoge zijde met de groepsreddingmiddelen het water te kunnen bereiken indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater onder ongunstige omstandigheden van kop- en stuurlast een slagzij van 20 graden heeft.

7. Gedurende het gereedmaken en te water laten moeten het groepsreddingmiddel, het daarbij behorende tewaterlatingsmiddel en de omgeving van het wateroppervlak waarin het wordt afgevierd of te water wordt geworpen, doelmatig kunnen worden verlicht door middel van noodverlichting gevoed door de elektrische noodkrachtbron, voorgeschreven in artikel 42, 43 of 43a van bijlage II.

8. Teneinde te voorkomen dat waterlozing op de groepsreddingmiddelen plaatsvindt tijdens «schip verlaten», moeten de werktuiglijk gedreven pompen die overboord kunnen spuien en die niet door het hoofdvoorstuwingswerktuig worden aangedreven, buiten werking kunnen worden gesteld. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan hiervoor nadere regels geven.

9. Wanneer er gevaar bestaat dat de groepsreddingmiddelen beschadigd zullen worden door de scheepsstabilisatoren, moeten middelen beschikbaar zijn, gevoed door een noodkrachtbron, om die stabilisatoren binnenboord te brengen; op de brug moet een aanwijzer, gevoed door een noodkrachtbron, aanwezig zijn die de stand van de stabilisatoren aangeeft.

10. Wanneer aan boord reddingboten aanwezig zijn die voldoen aan het bepaalde in artikel 42 of 43, dient tussen de davitkoppen een middenleider te zijn aangebracht, voorzien van ten minste twee, van knopen of verdikkingen voorziene reddinglijnen die lang genoeg zijn om aan de hoge zijde tot op het water te reiken indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast een slagzij van 20 graden heeft.

Artikel 16. Voorzieningen voor inscheping in, tewaterlating en terugzetten van hulpverleningsboten

1. De voorzieningen voor inscheping in en tewaterlating van hulpverleningsboten moeten zo zijn uitgevoerd dat in de kortst mogelijke tijd de hulpverleningsboot kan worden bemand en te water gelaten.

2. Indien de hulpverleningsboot een van de groepsreddingmiddelen van het schip is, moeten de inschepingsvoorzieningen en de tewaterlatingsplaats voldoen aan het bepaalde in de artikelen 11 en 12.

3. De tewaterlatingsvoorzieningen moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 15. Alle hulpverleningsboten moeten bovendien te water gelaten kunnen worden, waar nodig met gebruikmaking van een vanglijn, terwijl het schip met een snelheid tot 5 zeemijl per uur in kalm water vooruit vaart.

4. Het snel weer terugzetten van de hulpverleningsboot met volle bezetting en volledige uitrusting moet mogelijk zijn. Indien de hulpverleningsboot tevens dienst doet als reddingboot, dan moet snel terugzetten mogelijk zijn wanneer de boot is voorzien van de voor een reddingboot voorgeschreven uitrusting en een bezetting van ten minste 6 personen.

Artikel 17. Lijnwerptoestellen

Aan boord van een schip, geen vrachtschip zijnde van minder dan 500 ton, moet een lijnwerptoestel aanwezig zijn, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 49.

Artikel 18. Instructies en oefeningen «schip verlaten»

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op alle schepen.

2. *Handboeken voor opleiding*

In ieder bemanningsverblijf of in iedere hut voor bemanningsleden moet een handboek voor opleiding voorhanden zijn, dat voldoet aan het bepaalde in artikel 51.

3. *Appels en oefeningen*

3.1 Ieder bemanningslid moet ten minste eenmaal per maand deelnemen aan een oefening «schip verlaten» en een oefening in het blussen van brand.

Deze oefeningen voor de bemanning moeten tevens in ieder geval plaatsvinden binnen 24 uur nadat het schip een haven heeft verlaten, wanneer meer dan 25 percent van de bemanning in de voorafgaande maand niet heeft deelgenomen aan dergelijke oefeningen aan boord van dat schip.

3.2 Aan boord van een passagiersschip dat een internationale reis maakt welke geen korte internationale reis is, moet appel voor de passagiers binnen 24 uur na inscheping plaatsvinden. De passagiers moeten worden voorgelicht over het gebruik van reddinggordels en de te verrichten handelingen in geval van nood. Indien er slechts een klein aantal passagiers inscheept in een haven nadat appel reeds gehouden werd, is het voldoende om, in plaats van opnieuw appel te houden, de aandacht van deze passagiers te vestigen op de instructies bij noodgevallen, voorgeschreven in artikel 8, leden 2 en 4.

3.3 Wanneer op een passagiersschip dat een korte internationale reis maakt, geen appel voor de passagiers wordt gehouden bij vertrek, moet de aandacht van de passagiers worden gevestigd op de instructies bij noodgevallen, voorgeschreven in artikel 8, leden 2 en 4.

3.4 Iedere oefening «schip verlaten» moet onder meer omvatten:

3.4.1 het oproepen van passagiers en bemanning naar hun verzamelplaatsen door middel van de alarminstallatie voorgeschreven in artikel 6, lid 4.2, en het zeker stellen dat zij op de hoogte zijn gebracht van het sein «schip verlaten», vermeld in de alarmrol;

3.4.2 het melden op de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de taken vermeld in de alarmrol;

3.4.3 een controle op doelmatige kleding van passagiers en bemanning;

3.4.4 een controle of de reddinggordels goed zijn aangedaan;

3.4.5 het afvieren van ten minste een reddingboot nadat deze voor het afvieren is gereed gemaakt;

3.4.6 het starten en laten draaien van de reddingbootmotor; en

3.4.7 het bedienen van de tewaterlatingsmiddelen voor de reddingvlotten van het strijkbare type.

3.5 Bij het afvieren als voorgeschreven in lid 3.4.5 moeten, voor zover uitvoerbaar, bij opeenvolgende oefeningen de reddingboten afwisselend worden gebruikt.

3.6 Voor zover uitvoerbaar moeten de oefeningen «schip verlaten» en de oefeningen in het blussen van brand worden uitgevoerd alsof er daadwerkelijk sprake is van een noodsituatie.

3.7 Iedere reddingboot moet ten minste eenmaal in de drie maanden tijdens een oefening «schip verlaten» met de aangewezen bemanning aan boord te water worden gelaten, waarbij tevens met de boot moet worden gevaren. Voor passagiersschepen die korte internationale reizen maken, kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat de reddingboten aan één zijde niet te water worden gelaten wanneer de voorzieningen op de ligplaats in de haven en het vaarschema het te water laten aan die zijde niet mogelijk maken. Al deze reddingboten moeten echter eenmaal per drie maanden afgevierd worden en eenmaal per jaar te water worden gelaten.

3.8 Voor zover dat redelijk en uitvoerbaar is moeten hulpverleningsboten, andere dan hulpverleningsboten die tevens dienstdoen als reddingboten, iedere maand met hun aangewezen bemanning te water worden gelaten waarbij tevens moet worden gevaren. In ieder geval moet dit ten minste éénmaal in de drie maanden geschieden.

3.9 Wanneer oefeningen met het te water laten van reddingboten en hulpverleningsboten gehouden worden met een vaartlopend schip, moeten deze oefeningen in verband met de gevaren die daaraan verbonden zijn, uitsluitend uitgevoerd worden in beschutte wateren en onder toezicht van een scheepsofficier met ervaring in dergelijke oefeningen.

3.10 De noodverlichting ten behoeve van het verzamelen en het «schip verlaten» moet bij iedere oefening «schip verlaten» worden beproefd.

4. *Opleiding en instructie aan boord*

4.1 Opleiding aan boord in het gebruik van de reddingmiddelen, met inbegrip van de uitrusting van de groepsreddingmiddelen, moet zo snel mogelijk worden gegeven, echter uiterlijk 2 weken nadat een bemanningslid aan boord is gekomen. Wanneer echter het bemanningslid op een regelmatig aflosschema aan boord is geplaatst, moet deze opleiding worden gegeven binnen 2 weken nadat hij voor het eerst aan boord is gekomen.

4.2 Met dezelfde tussenpozen als de oefeningen «schip verlaten» en de oefeningen in het blussen van brand moet instructie in het gebruik van de reddingmiddelen en het overleven op zee worden gegeven. Individuele instructie kan verschillende onderdelen van het reddingsysteem omvatten, maar alle reddinguitrusting en -middelen moeten binnen een tijdsbestek van 2 maanden zijn behandeld. Ieder bemanningslid moet ten minste instructie krijgen betreffende:

4.2.1 de behandeling en het gebruik van de automatisch opblaasbare reddingvlotten van het schip;

4.2.2 de problemen in verband met onderkoeling, eerste hulp bij onderkoeling en andere van belang zijnde eerste hulp maatregelen; en

4.2.3 het gebruik van de reddingmiddelen bij zwaar weer en hoge zeeën.

4.3 Wanneer een schip is uitgerust met reddingvlotten van het strijkbare type, moet, met tussenpozen van niet meer dan 4 maanden, opleiding in het gebruik van zulke reddingvlotten worden gegeven. Deze opleiding moet omvatten de behandeling van een tewaterlatingsmiddel en een reddingvlot, alsmede het afvieren en het tewaterlaten van het reddingvlot. Ten minste eenmaal in de 12 maanden dient dit afvieren en tewaterlaten te geschieden met de aangewezen bemanning ingescheept in het reddingvlot.

Indien het schip is uitgerust met automatisch opblaasbare reddingvlotten van het strijkbare type, moet het opblazen en het tewaterlaten geschieden voor zover dat praktisch uitvoerbaar is, en in ieder geval eenmaal in de 12 maanden. Het voor de opleiding gebruikte automatisch opblaasbare reddingvlot kan hetzij een van de voorgeschreven reddingvlotten zijn, hetzij een speciaal oefenvlot dat geen deel uitmaakt van de reddingmiddelen van het schip en dat duidelijk als zodanig gemerkt moet zijn. Zulk een oefenvlot moet periodiek worden gekeurd overeenkomstig het bepaalde in artikel 19, lid 8.1.

5. *Aantekening in het scheepsdagboek*

De data waarop appels worden gehouden, de bijzonderheden van oefeningen «schip verlaten» en oefeningen in het blussen van brand, oefeningen met andere reddingmiddelen en opleiding aan boord moeten in het scheepsdagboek worden aangetekend. Wanneer een volledig appel, oefening of opleiding niet op de vastgestelde tijd plaatsvindt; moet dat worden aangetekend in het scheepsdagboek, waarbij vermeld moet worden onder welke omstandigheden en in welke mate het appel, de oefening of de opleiding wèl is gehouden.

Artikel 19. Gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op alle schepen.

2. *Gereedheid voor gebruik*

Alvorens een reis te ondernemen en gedurende de gehele reis moeten alle reddingmiddelen in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

3. *Onderhoud*

3.1 Instructies voor het onderhoud van de reddingmiddelen aan boord, die voldoen aan het bepaalde in artikel 52, moeten aanwezig zijn en het onderhoud moet dienovereenkomstig worden uitgevoerd.

3.2 In plaats van de in lid 3.1 voorgeschreven instructies kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie een voor het schip opgesteld onderhoudsprogramma toestaan, waarin de bepalingen van artikel 52 zijn opgenomen.

4. *Onderhoud van de lopers*

Lopers die bij het afvieren van de reddingmiddelen worden gebruikt, moeten met tussenpozen van niet meer dan 30 maanden gekeerd worden en moeten worden vernieuwd wanneer ze gebreken vertonen dan wel na niet meer dan 5 jaar.

5. *Reserve-onderdelen en reparatiegereedschap*

Voor de reddingmiddelen en hun onderdelen die onderhevig zijn aan uitzonderlijke slijtage of intering en regelmatig vervangen dienen te worden, moeten aan boord reserve-onderdelen en reparatiegereedschap aanwezig zijn.

6. *Wekelijkse inspectie*

De volgende beproevingen en inspecties moeten wekelijks worden uitgevoerd:

6.1 een visuele inspectie van alle groepsreddingmiddelen, hulpverleningsboten en tewaterlatingsmiddelen, teneinde zeker te stellen dat deze gereed zijn voor onmiddellijk gebruik;

6.2 het draaien van de motoren in alle reddingboten en hulpverleningsboten in voor- en achteruit stand in totaal gedurende ten minste 3 minuten, mits de omgevingstemperatuur hoger is dan de minimumtemperatuur vereist om de motor te kunnen starten.

In bijzondere omstandigheden kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijking van deze bepaling toestaan voor schepen gebouwd voor 1 juli 1986;

6.3 het beproeven van de algemeen alarminstallatie.

7. *Maandelijkse inspecties*

Een inspectie van de reddingmiddelen met inbegrip van de reddingbootuitrusting moet maandelijks worden uitgevoerd, waarbij gebruik moet worden gemaakt van de in artikel 52, lid 1, voorgeschreven controlelijst, teneinde zeker te stellen dat de middelen en de uitrusting volledig zijn en in goede staat verkeren. Een verslag van de inspectie moet in het scheepsdagboek worden opgenomen.

8. *Periodieke keuring van automatisch opblaasbare reddingvlotten, automatisch opblaasbare reddinggordels en hulpverleningsboten in opgeblazen toestand*

8.1 Ieder automatisch opblaasbaar reddingvlot en iedere automatisch opblaasbare reddinggordel moeten worden gekeurd:

8.1.1 met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie deze periode verlengen tot ten hoogste 17 maanden; en

8.1.2 in Nederland in een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkend keuringsstation en in het buitenland in een door de overheid aldaar erkend keuringsstation dat vanwege de fabrikant bevoegd is deze keuringen te verrichten. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan nadere regels stellen omtrent de voorwaarden voor de erkenning van de keuringsstations in Nederland en omtrent de keuring.

8.2 Alle reparaties en onderhoud aan hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant. Noodreparaties mogen aan boord van het schip worden uitgevoerd; permanente reparaties en periodiek onderhoud moeten worden uitgevoerd in een erkend keuringsstation als bedoeld in lid 8.1.2.

9. *Periodieke keuring van automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen*

Automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen moeten periodiek worden gekeurd:

9.1 met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In bijzondere gevallen kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie deze periode verlengen tot ten hoogste 17 maanden; en

9.2 in een erkend keuringsstation als bedoeld in lid 8.1.2.

AFDELING II. AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

Artikel 20. Groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1. *Groepsreddingmiddelen*

1.1 Passagiersschepen die internationale reizen maken geen korte internationale reizen zijnde, moeten aan boord hebben:

1.1.1 aan elke zijde reddingboten die voldoen aan het bepaalde in artikel 42, 43 of 44, en die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 50 percent van het totale aantal opvarenden. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan toestaan dat reddingboten worden vervangen door reddingvlotten met dezelfde totale capaciteit, met dien verstande dat aan elke zijde van het schip nimmer minder reddingboten mogen zijn geplaatst dan voldoende is om 37,5 percent van het totale aantal opvarenden op te nemen. De reddingvlotten moeten voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en moeten door tewaterlatingsmiddelen, gelijkelijk verdeeld over beide zijden van het schip, worden bediend; en

1.1.2 reddingvlotten die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 25 percent van het totale aantal opvarenden. Deze reddingvlotten moeten worden bediend door ten minste één tewaterlatingsmiddel aan elke zijde, waarbij gebruik mag worden gemaakt van de ingevolge lid 1.1.1 voorgeschreven tewaterlatingsmiddelen of van als gelijkwaardig goedgekeurde middelen die aan beide zijden kunnen worden gebruikt. De plaatsing van deze reddingvlotten behoeft echter niet te voldoen aan het bepaalde in artikel 13, lid 5.

1.2 Passagiersschepen die korte internationale reizen maken en voldoen aan de bijzondere standaard betreffende de waterdichte indeling, omschreven in artikel 6, lid 5, van bijlage II, moeten aan boord hebben:

1.2.1 reddingboten die voldoen aan het bepaalde in artikel 42, 43 of 44, voor zover uitvoerbaar gelijkelijk verdeeld over beide zijden van het schip, en die gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 30 percent van het totale aantal opvarenden, alsmede reddingvlotten die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die gezamenlijk zodanige ruimte bieden dat tezamen met de capaciteit van de reddingboten, de groepsreddingmiddelen voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. De reddingvlotten moeten worden bediend door tewaterlatingsmiddelen, gelijkelijk verdeeld over beide zijden van het schip; en

1.2.2 reddingvlotten die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 25 percent van het totale aantal opvarenden. Deze reddingvlotten moeten worden bediend door ten minste één tewaterlatingsmiddel aan elke zijde, waarbij gebruik mag worden gemaakt van de ingevolge lid 1.2.1 voorgeschreven tewaterlatingsmiddelen of van als gelijkwaardig goedgekeurde middelen die aan beide zijden kunnen worden gebruikt. De plaatsing van deze reddingvlotten behoeft echter niet te voldoen aan het bepaalde in artikel 13, lid 5.

1.3 Passagiersschepen die korte internationale reizen maken en niet voldoen aan de bijzondere standaard betreffende de waterdichte indeling, omschreven in artikel 6, lid 5, van bijlage II, moeten groepsreddingmiddelen aan boord hebben als bepaald in lid 1.1.

1.4 Alle groepsreddingmiddelen die zijn voorgeschreven om het totale aantal opvarenden te ontschepen, moeten met hun volle bezetting en volledige uitrusting te water gelaten kunnen worden binnen een tijdbestek van 30 minuten, gerekend vanaf het tijdstip waarop het sein «schip verlaten» wordt gegeven.

1.5 Passagiersschepen van minder dan 500 ton en bestemd voor het vervoer van minder dan 200 opvarenden, mogen, in plaats van te voldoen aan het bepaalde in lid 1.1, 1.2 of 1.3, volstaan met het volgende:

1.5.1 zij moeten aan elke zijde van het schip reddingvlotten hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden;

1.5.2 tenzij de reddingvlotten voorgeschreven in lid 1.5.1, gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden, moeten extra reddingvlotten worden geplaatst zodat de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden;

1.5.3 indien de hulpverleningsboot voorgeschreven in lid 2.2, tevens een reddingboot is die voldoet aan het bepaalde in artikel 42, 43 of 44 mag deze gerekend worden tot de gezamenlijke capaciteit voorgeschreven in lid 1.5.1, mits de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden; en

1.5.4 ingeval één van de groepsreddingmiddelen verloren gaat of in het ongerede raakt, moeten er voldoende groepsreddingmiddelen voor gebruik aan elke zijde beschikbaar zijn voor het totale aantal opvarenden.

1.6. Wanneer aan boord van passagiersschepen de reddingvlotten, voorgeschreven in lid 1.1.1 of 1.2.1, bestemd zijn voor 750 opvarenden of meer, moeten deze reddingvlotten worden bediend door tewaterlatingsmiddelen in de vorm van evacuatieglijbanen die voldoen aan het bepaalde in artikel 48, lid 5. Per 750 opvarenden dient er aan elke zijde ten minste één evacuatieglijbaan te zijn.

2. *Hulpverleningsboten*

2.1 Passagiersschepen van 500 ton of meer moeten aan iedere zijde ten minste één hulpverleningsboot hebben, die voldoet aan het bepaalde in artikel 47.

2.2 Passagiersschepen van minder dan 500 ton moeten ten minste een hulpverleningsboot aan boord hebben, die voldoet aan het bepaalde in artikel 47.

2.3 Een reddingboot kan worden aanvaard als hulpverleningsboot, mits tevens wordt voldaan aan de voorschriften voor een hulpverleningsboot.

3. *Bij elkaar brengen van reddingvlotten*

3.1 Aan boord van passagiersschepen moet een voldoende aantal reddingboten en hulpverleningsboten zijn geplaatst, om bij het ontschepen van het totale aantal opvarenden ervan verzekerd te zijn dat iedere reddingboot of hulpverleningsboot niet meer dan zes reddingvlotten bij elkaar behoeft te brengen.

3.2 Aan boord van passagiersschepen die korte internationale reizen maken en die voldoen aan de bijzondere standaard betreffende de waterdichte indeling, omschreven in artikel 6, lid 5, van bijlage II, moet een voldoende aantal reddingboten en hulpverleningsboten zijn geplaatst, om bij het ontschepen van het totale aantal opvarenden ervan verzekerd te zijn dat iedere reddingboot of hulpverleningsboot niet meer dan negen reddingvlotten bij elkaar behoeft te brengen.

Artikel 21. Persoonlijke reddingmiddelen

1. *Reddingboeien*

1.1 Een passagiersschip moet ten minste het aantal reddingboeien, die voldoen aan het bepaalde in artikel 7, lid 1, aan boord hebben, voorgeschreven in de onderstaande tabel:

lengte van het schip in meters	minimum aantal reddingboeien
minder dan 60	8
60 of meer doch minder dan 120	12
120 of meer doch minder dan 180	18
180 of meer doch minder dan 240	24
240 of meer	30

1.2 In afwijking van het bepaalde in artikel 7, lid 1.3, moeten passagiersschepen met een lengte van minder dan 60 m ten minste 6 reddingboeien voorzien van zelfontbrandend licht aan boord hebben.

2. *Reddinggordels*

Naast de reddinggordels voorgeschreven in artikel 7, lid 2, moet ieder passagiersschip extra reddinggordels aan boord hebben voor ten minste 5 percent van het totale aantal opvarenden. Deze reddinggordels moeten op opvallende plaatsen aan dek of bij de verzamelplaatsen zijn geborgen.

3. *Lichten op reddinggordels*

3.1 Dit lid is van toepassing op alle passagiersschepen, met dien verstande dat passagiersschepen gebouwd voor 1 juli 1986 uiterlijk met ingang van 1 juli 1991 moeten voldoen aan het bepaalde in dit lid.

3.2 Aan boord van passagiersschepen die internationale reizen maken geen korte internationale reizen zijnde, moet iedere reddinggordel zijn voorzien van een licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 32, lid 3.

4. *Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies*

4.1 Dit lid is van toepassing op alle passagiersschepen, met dien verstande dat passagiersschepen gebouwd voor 1 juli 1986 uiterlijk met ingang van 1 juli 1991 moeten voldoen aan het bepaalde in dit lid.

4.2 Passagiersschepen moeten voor iedere reddingboot aan boord ten minste 3 overlevingspakken hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 33, en daarnaast voor elke persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is berekend en waarvoor geen overlevingspak aanwezig is, een hulpmiddel tegen warmteverlies dat voldoet aan het bepaalde in artikel 34. Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet aan boord aanwezig te zijn voor personen waarvoor ruimte is in geheel of gedeeltelijk overdekte reddingboten.

4.3 Het bepaalde in de laatste volzin van lid 4.2 is eveneens van toepassing indien er sprake is van geheel of gedeeltelijk overdekte reddingboten, die niet voldoen aan het bepaalde in artikel 42, 43 of 44, en die zijn geplaatst aan boord van passagiersschepen gebouwd voor 1 juli 1986.

Artikel 22. Voorzieningen voor inscheping in groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1. Aan boord van passagiersschepen moeten de voorzieningen ten behoeve van het inschepen in groepsreddingmiddelen zo zijn ontworpen dat:

1.1 alle reddingboten ingescheept en te water gelaten kunnen worden hetzij vanaf de opstellingsplaats, hetzij vanaf het inschepingsdek; een combinatie van beide mogelijkheden is niet toegestaan; en

1.2 reddingvlotten van het strijkbare type ingescheept en te water gelaten kunnen worden vanaf een plaats direct nabij de opstellingsplaats, of vanaf een plaats waarheen in overeenstemming met het bepaalde in artikel 13, lid 5, het reddingvlot wordt overgebracht voorafgaand aan het te water laten.

2. De voorzieningen betreffende de hulpverleningsboot moeten zodanig zijn dat de hulpverleningsboot rechtstreeks vanaf de opstellingsplaats kan worden bemand en te water gelaten met het daartoe aangewezen aantal bemanningsleden aan boord. Indien de hulpverleningsboot tevens reddingboot is, en de andere reddingboten vanaf het inschepingsdek ingescheept en te water gelaten kunnen worden, moeten de voorzieningen betreffende de hulpverleningsboot zodanig zijn dat deze boot ook ingescheept en te water gelaten kan worden vanaf het inschepingsdek.

Artikel 23. Plaatsing van de reddingvlotten

Aan boord van passagiersschepen moet elk reddingvlot geplaatst zijn met de vanglijn permanent aan het schip bevestigd en met een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan het bepaalde in artikel 38, lid 6, en wel zodanig dat wanneer het schip zinkt, het reddingvlot vrij opdrijft en, indien het een opblaasbaar reddingvlot betreft, automatisch opblaast.

Artikel 24. Verzamelplaatsen

In aanvulling op het bepaalde in artikel 11, moet ieder passagiersschip verzamelplaatsen voor de passagiers hebben die:

1. op of in de nabijheid van de inschepingsplaatsen zijn gelegen. In het laatste geval moeten de verzamelplaatsen voor de passagiers direct toegang bieden tot de inschepingsplaatsen; en
2. voldoende ruimte bieden om de passagiers bijeen te brengen en aan hen aanwijzingen te geven.

Artikel 25. Oefeningen

1. Het bepaalde in dit artikel is van toepassing op alle passagiersschepen.
2. Op passagiersschepen moeten ten minste eenmaal per week een oefening «schip verlaten» en een oefening in het blussen van brand worden gehouden.

AFDELING III. AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN VOOR VRACHTSCHEPEN

Artikel 26. Groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1. *Groepsreddingmiddelen*

1.1 Vrachtschepen moeten aan boord hebben:

1.1.1 aan elke zijde een of meer reddingboten die voldoen aan het bepaalde in artikel 44, en die per zijde van het schip gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden; en

1.1.2 een of meer reddingvlotten die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die aan beide zijden van het schip te water gelaten kunnen worden en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. Indien de reddingvlotten niet gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden, moet de totale beschikbare ruimte in de reddingvlotten aan elke zijde voldoende zijn om het totale aantal opvarenden op te nemen.

1.2 Vrachtschepen mogen, in plaats van te voldoen aan het bepaalde in lid 1.1, aan boord hebben:

1.2.1 een of meer reddingboten die voldoen aan het bepaalde in artikel 44, en die door middel van vrije val over de achtersteven van het schip te water gelaten kunnen worden en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden; en

1.2.2 een of meer reddingvlotten die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40 en die aan elke zijde van het schip gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. De reddingvlotten aan

ten minste één zijde van het schip dienen bediend te worden door een tewaterlatingsmiddel.

1.3 Vrachtschepen geen olietankschepen, chemicaliëntankers of gastankers zijnde, met een lengte van minder dan 85 m mogen, in plaats van te voldoen aan het bepaalde in lid 1.1 of 1.2, volstaan met het volgende:

1.3.1 zij moeten aan elke zijde van het schip een of meer reddingvlotten hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 39 of 40, en die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden;

1.3.2 tenzij de reddingvlotten, voorgeschreven in lid 1.3.1, gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden, moeten extra reddingvlotten worden geplaatst zodat de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden;

1.3.3 indien de hulpverleningsboot voorgeschreven in lid 2, tevens een reddingboot is die voldoet aan het bepaalde in artikel 44, mag deze gerekend worden tot de gezamenlijke capaciteit, voorgeschreven in lid 1.3.1, mits de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt aan ten minste 150 percent van het totale aantal opvarenden; en

1.3.4 ingeval een van de groepsreddingmiddelen verloren gaat of in het ongerede raakt, moeten er voldoende groepsreddingmiddelen voor gebruik aan elke zijde beschikbaar zijn voor het totale aantal opvarenden.

1.4 Aan boord van vrachtschepen waar de groepsreddingmiddelen meer dan 100 m van de voor- of achtersteven zijn geplaatst, moet naast de reddingvlotten, voorgeschreven in lid 1.1.2 of 1.2.2, een reddingvlot zover mogelijk naar voren of naar achteren worden geplaatst of in geval van 2 reddingvlotten, een zover mogelijk naar voren en de ander zover mogelijk naar achteren, als redelijk en uitvoerbaar is. In afwijking van het bepaalde in artikel 29, behoeven deze reddingvlotten geen voorziening voor vrij opdrijven te hebben; zij moeten wel met de hand van hun sjorringen ontdaan kunnen worden en behoeven niet van het strijkbare type te zijn.

1.5 Met uitzondering van de groepsreddingmiddelen, bedoeld in artikel 15, lid 1.1, moeten alle groepsreddingmiddelen die zijn voorgeschreven om het totale aantal opvarenden te ontschepen, met hun volle bezetting en volledige uitrusting te water gelaten kunnen worden binnen een tijdbestek van 10 minuten, gerekend vanaf het tijdstip waarop het sein «schip verlaten» wordt gegeven.

1.6 Chemicaliëntankers en gastankers, die ladingen vervoeren die giftige dampen of gassen afgeven, moeten in plaats van reddingboten die voldoen aan het bepaalde in artikel 44, reddingboten hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 45.

1.7 Olietankschepen, chemicaliëntankers en gastankers, die ladingen vervoeren met een vlampunt van niet meer dan 60° C, moeten in plaats van reddingboten die voldoen aan het bepaalde in artikel 44, reddingboten hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 46.

2. *Hulpverleningsboten*

Vrachtschepen moeten ten minste een hulpverleningsboot aan boord hebben, die voldoet aan het bepaalde in artikel 47. Een reddingboot kan worden aanvaard als hulpverleningsboot, mits tevens wordt voldaan aan de voorschriften voor een hulpverleningsboot.

3. Vrachtschepen gebouwd vóór 1 juli 1986 moeten uiterlijk met ingang van 1 juli 1991 naast hun reddingboten aan boord hebben:

3.1 een of meer reddingvlotten die aan beide zijden van het schip te water gelaten kunnen worden en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. Deze reddingvlotten moeten zijn geplaatst met de vanglijn permanent aan het schip bevestigd en met een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan het bepaalde in artikel 38,

lid 6, en wel zodanig dat wanneer het schip zinkt, het reddingvlot vrij opdrijft en, indien het een opblaasbaar reddingvlot betreft, automatisch opblaast; en bovendien

3.2 indien de groepsreddingmiddelen meer dan 100 m van de voor- of achtersteven geplaatst zijn, een reddingvlot, zover mogelijk naar voren of naar achteren geplaatst, of in geval van 2 reddingvlotten, een zover mogelijk naar voren en de ander zover mogelijk naar achteren, als redelijk en uitvoerbaar is. In afwijking van het bepaalde in lid 3.1, behoeven deze reddingvlotten geen voorziening voor vrij opdrijven te hebben; zij moeten wel met de hand van hun sjorringen kunnen worden ontdaan en behoeven niet van het strijkbare type te zijn.

Artikel 27. Persoonlijke reddingmiddelen

1. *Reddingboeien*

1.1 Vrachtschepen moeten ten minste het aantal reddingboeien, die voldoen aan het bepaalde in artikel 7, lid 1, aan boord hebben, voorgeschreven in de onderstaande tabel:

lengte van het schip in meters	minimum aantal reddingboeien
minder dan 45	4
45 of meer doch minder dan 100	8
100 of meer doch minder dan 150	10
150 of meer doch minder dan 200	12
200 of meer	14

1.2 Op tankschepen moeten de zelfontbrandende lichten, voorgeschreven in artikel 7, lid 1.3, van een type met een elektrisch element zijn.

1.3 Op vrachtschepen van minder dan 500 ton is het bepaalde in artikel 7, lid 1.3, met betrekking tot zelfwerkende rooksignalen niet van toepassing.

2. *Lichten op reddinggordels*

2.1 Dit lid is van toepassing op alle vrachtschepen, met dien verstande dat vrachtschepen gebouwd voor 1 juli 1986 uiterlijk met ingang van 1 juli 1991 moeten voldoen aan het bepaalde in dit lid.

2.2 Aan boord van vrachtschepen moet iedere reddinggordel zijn voorzien van een licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 32, lid 3.

3. *Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies*

3.1 Dit lid is van toepassing op alle vrachtschepen, met dien verstande dat vrachtschepen gebouwd voor 1 juli 1986 uiterlijk met ingang van 1 juli 1991 moeten voldoen aan het bepaalde in dit lid.

3.2 Vrachtschepen moeten voor iedere reddingboot aan boord ten minste 3 overlevingspakken hebben die voldoen aan het bepaalde in artikel 33, of, indien het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dat noodzakelijk en uitvoerbaar vindt, een overlevingspak dat voldoet aan het bepaalde in artikel 33 voor iedere opvarende; het schip moet echter naast de hulpmiddelen tegen warmteverlies, voorgeschreven in de artikelen 38, lid 5.1.24, 41, lid 8.31 en 47, lid 2.2.13, hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 34, aan boord hebben voor de opvarenden die niet zijn voorzien van overlevingspakken. Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet aan boord te zijn indien het schip:

3.2.1 geheel overdekte reddingboten heeft, die gezamenlijk per zijde voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden; of

3.2.2 een of meer geheel overdekte reddingboten heeft, die door middel van vrije val over de achtersteven van het schip te water gelaten kunnen worden en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden en die vanaf de opstellingsplaats kunnen worden

ingescheept en rechtstreeks te water gelaten kunnen worden, samen met reddingvlotten die gezamenlijk per zijde voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden.

3.3 Vrachtschepen die voldoen aan het bepaalde in artikel 26, lid 1.3, moeten overlevingspakken die voldoen aan het bepaalde in artikel 33, aan boord hebben voor alle opvarenden, tenzij het schip:

3.3.1 reddingvlotten van het strijkbare type heeft, die door middel van tewaterlatingsmiddelen aan beide zijden van het schip te water kunnen worden gelaten; of

3.3.2 reddingvlotten heeft, die door middel van goedgekeurde gelijkwaardige middelen aan beide zijden van het schip te water kunnen worden gelaten en waarvoor het niet noodzakelijk is via het water in het reddingvlot te komen.

3.4 De overlevingspakken, voorgeschreven in dit artikel, kunnen worden gebruikt om te voldoen aan het bepaalde in artikel 7, lid 3.1.

3.5 Het bepaalde in lid 3.2.1 of 3.2.2 is eveneens van toepassing indien er sprake is van geheel overdekte reddingboten, die niet voldoen aan het bepaalde in artikel 44 en die zijn geplaatst aan boord van vrachtschepen gebouwd voor 1 juli 1986.

Artikel 28. Voorzieningen voor inscheping in en tewaterlating van groepsreddingmiddelen

1. Aan boord van vrachtschepen moeten de voorzieningen ten behoeve van het inschepen in groepsreddingmiddelen zo zijn ontworpen dat de reddingboten ingescheept en te water gelaten kunnen worden vanaf de opstellingsplaats en dat de reddingvlotten van het strijkbare type ingescheept en te water gelaten kunnen worden vanaf een plaats direct nabij de opstellingsplaats, of vanaf een plaats waarheen in overeenstemming met het bepaalde in artikel 13, lid 5, het reddingvlot wordt overgebracht voorafgaand aan het te water laten.

2. Aan boord van vrachtschepen van 20.000 ton of meer moeten de reddingboten te water gelaten kunnen worden, waar nodig met gebruikmaking van een vanglijn, terwijl het schip met een snelheid tot 5 zeemijl per uur in kalm water vooruit vaart.

Artikel 29. Plaatsing van de reddingvlotten

Aan boord van vrachtschepen moeten alle reddingvlotten, met uitzondering van de reddingvlotten voorgeschreven in artikel 26, lid 1.4, geplaatst zijn met de vanglijn permanent aan het schip bevestigd en met een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan het bepaalde in artikel 38, lid 6, en wel zodanig dat wanneer het schip zinkt, het reddingvlot vrij opdrijft en, indien het een opblaasbaar reddingvlot betreft, automatisch opblaast.

HOOFDSTUK C. BEPALINGEN TEN AANZIEN VAN REDDINGMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN

AFDELING I. ALGEMEEN

Artikel 30. Algemene eisen voor reddingmiddelen en -voorzieningen

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald of tenzij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, rekening houdend met de bijzondere reizen die het schip voortdurend maakt, andere voorschriften passend zijn, moeten alle in dit hoofdstuk beschreven reddingmiddelen aan de volgende eisen voldoen:

1.1 zij moeten zijn vervaardigd met goed vakmanschap en van deugdelijk materiaal;

1.2 op de opstellingsplaats mogen zij niet worden aangetast bij luchttemperaturen tussen minus 30° C en plus 65° C;

1.3 indien zij mogelijkerwijs tijdens gebruik in zeewater worden ondergedompeld, moeten zij kunnen blijven werken bij een zeewatertemperatuur tussen minus 1° C en plus 30° C;

1.4 waar van toepassing, moeten zij bestand zijn tegen verrotting en corrosie en niet overmatig aangetast worden door zeewater, olie of schimmel;

1.5 zij mogen niet worden aangetast door blootstelling aan zonlicht;

1.6 zij moeten een goed zichtbare kleur hebben op alle delen waar dit ontdekking kan bevorderen;

1.7 zij moeten zijn voorzien van lichtterugkaatsend materiaal op die plaatsen waar dit ontdekking kan bevorderen en volgens de door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te stellen nadere regels; en

1.8 wanneer van toepassing, moeten zij bij zeegang doelmatig kunnen worden gebruikt.

2. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie stelt het tijdvak vast gedurende hetwelk reddingmiddelen waarvan de kwaliteit in belangrijke mate vermindert naarmate zij ouder worden, voor gebruik aan boord mogen worden gehandhaafd. Deze reddingmiddelen moeten zijn voorzien van een duidelijk zichtbare vermelding van de datum van fabricage. Hiertoe kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie nadere regels stellen.

AFDELING II. PERSOONLIJKE REDDINGMIDDELEN

Artikel 31. Reddingboeien

1. *Reddingboeien*

Een reddingboei moet aan de volgende eisen voldoen:

1.1 hij moet een uitwendige middellijn hebben van niet meer dan 800 mm en een inwendige middellijn van niet minder dan 400 mm;

1.2 hij moet zijn vervaardigd van zelfopdrijvend materiaal dat niet bestaat uit biezen, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang, noch uit een luchtkast waarbij het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen;

1.3 hij moet in staat zijn om ten minste 14,5 kg ijzer gedurende 24 uur in zoet water te kunnen dragen;

1.4 hij moet een massa van ten minste 4,5 kg hebben;

1.5 hij mag niet blijven branden of doorgaan met smelten indien hij niet langer dan 2 seconden volledig in vuur gehuld is geweest;

1.6 hij moet zo zijn vervaardigd dat een val vanaf een hoogte van 30 m in het water wordt doorstaan, zonder dat de gebruiksmogelijkheden of de er aan bevestigde onderdelen worden aangetast; indien de plaats waar de boei is geplaatst, meer dan 30 meter boven de waterlijn behorend bij de geringste diepgang van het schip in zeewater, is gelegen, dient de boei een val vanaf die hoogte te kunnen doorstaan; en

1.7 hij moet zijn voorzien van een grijplijn die een doorsnede heeft van ten minste 9,5 mm en een lengte van ten minste 4 maal de uitwendige middellijn van de boei. De grijplijn moet op vier, op onderling gelijke afstand liggende, punten op de omtrek van de boei zijn bevestigd en wel zodanig dat vier gelijke bochten worden gevormd.

2. *Zelfontbrandende lichten voor reddingboeien*

Een zelfontbrandend licht als voorgeschreven in artikel 7, lid 1.3, moet voldoen aan de volgende eisen:

2.1 het moet zo zijn vervaardigd, dat het niet door water kan worden gedoofd;

2.2 het moet onafgebroken in alle richtingen boven de horizon kunnen branden met een lichtsterkte van ten minste 2 cd, of flikkerlicht kunnen geven met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut en met een doeltreffende lichtsterkte van ten minste 2cd;

2.3 het moet zijn voorzien van een zodanige krachtbron dat gedurende ten minste 2 uur kan worden voldaan aan het bepaalde in lid 2.2; en

2.4 het moet een valproef als bedoeld in lid 1.6 kunnen doorstaan.

3. *Zelfwerkende rooksignalen voor reddingboeien*

Een zelfwerkend rooksignaal als voorgeschreven in artikel 7, lid 1.3, moet voldoen aan de volgende eisen:

3.1 het moet drijvend in kalm water, gedurende ten minste 15 minuten rook van een goed zichtbare kleur met gelijkmatige snelheid kunnen afgeven;

3.2 het mag niet explosief ontsteken en geen vlammen afgeven gedurende de gehele periode van rookafgifte;

3.3 het mag tijdens zeegang niet vollopen met water;

3.4 het moet tevens rook afgeven tijdens en na een 10 seconden durende volledige onderdompeling, 100 mm diep in water; en

3.5 het moet een valproef als bedoeld in lid 1.6 kunnen doorstaan.

4. *Drijvende lijnen voor reddingboeien*

Een drijvende lijn als voorgeschreven in artikel 7, lid 1.2, moet voldoen aan de volgende eisen:

4.1 zij mag niet kinken;

4.2 zij moet een doorsnede hebben van ten minste 8 mm; en

4.3 zij moet een breeksterkte hebben van niet minder dan 5 kN.

Artikel 32. Reddinggordels

1. *Algemene eisen voor reddinggordels*

1.1 Een reddinggordel mag niet blijven branden of doorgaan met smelten indien hij niet langer dan 2 seconden volledig in vuur gehuld is geweest.

1.2 Een reddinggordel moet zo zijn vervaardigd dat:

1.2.1 hij, na instructie, binnen 1 minuut op de juiste wijze en zonder hulp van anderen kan worden aangedaan;

1.2.2 hij binnenste buiten kan worden gedragen of zeer duidelijk uitsluitend op één manier kan worden aangedaan; voor zover mogelijk moet de reddinggordel zo zijn vervaardigd dat hij niet op een niet-correcte manier kan worden aangedaan of vastgemaakt;

1.2.3 hij gemakkelijk zit; en

1.2.4 hij de drager in staat stelt van een hoogte van ten minste 4,5 m in het water te springen zonder letsel op te lopen en zonder dat daarbij de reddinggordel losraakt of beschadigt.

1.3 Een reddinggordel moet voldoende drijfvermogen en stabiliteit in kalm, zoet water hebben om:

1.3.1 de mond van een uitgeput of bewusteloos persoon ten minste 120 mm boven water te houden, met het lichaam achterover hellend in het water onder een hoek van niet minder dan 20 graden en niet meer dan 50 graden ten opzichte van de verticale positie; en

1.3.2 het lichaam van een bewusteloze persoon uit iedere stand in het water zo te wentelen dat de mond in niet meer dan 5 seconden vrij van het water komt.

1.4 Een reddinggordel moet een drijfvermogen hebben dat niet meer dan 5 percent afneemt na onderdompeling in zoet water gedurende 24 uur.

1.5 Een reddinggordel moet de drager in staat stellen een korte afstand ermee te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.

1.6 Een reddinggordel moet zijn voorzien van een signaalfluit, stevig met een koord eraan bevestigd.

1.7 Een reddinggordel bestemd voor een kind tot een leeftijd van 12 jaar, moet zoveel mogelijk voldoen aan het bepaalde in lid 1 en moet aan de binnen- en buitenzijde of alleen aan de buitenzijde indien de reddinggordel uitsluitend op één manier kan worden gedragen, voorzien zijn van een ongeveer 15 cm brede, horizontale, opvallende band, waarop in duidelijke letters het woord «KIND» of «CHILD» is aangebracht.

2. *Opblaasbare reddinggordels*

Een reddinggordel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen, moet niet minder dan twee gescheiden compartimenten hebben en moet, in aanvulling op het bepaalde in lid 1, tevens voldoen aan de volgende eisen:

2.1 hij moet automatisch opblazen bij onderdompeling, voorzien zijn van een middel waarbij het opblazen met een eenvoudige handeling kan geschieden, en met de mond kunnen worden opgeblazen;

2.2 hij moet, ook bij verlies van drijfvermogen in een van de compartimenten, voldoen aan het bepaalde in de leden 1.2, 1.3 en 1.5; en

2.3 hij moet voldoen aan het bepaalde in lid 1.4, nadat de reddinggordel automatisch is opgeblazen.

3. *Lichten voor reddinggordels*

3.1 Een licht voor een reddinggordel moet voldoen aan de volgende eisen:

3.1.1 het moet een lichtsterkte hebben van ten minste 0,75 cd;

3.1.2 het moet zijn voorzien van een zodanige krachtbron dat een lichtsterkte van 0,75 cd kan worden geleverd gedurende een periode van ten minste 8 uur; en

3.1.3 het moet zichtbaar zijn over een zo groot mogelijk gedeelte boven de horizon als praktisch uitvoerbaar is wanneer het licht bevestigd is aan de reddinggordel.

3.2 Indien het licht als genoemd in lid 3.1 een flikkerlicht is, moet het bovendien voldoen aan de volgende eisen:

3.2.1 het moet zijn voorzien van een met de hand bedienbare schakelaar;

3.2.2 het mag niet zijn uitgerust met een lens of gebogen reflector om de straal te bundelen; en

3.2.3 het moet flikkerlicht kunnen geven met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut met een doelmatige lichtsterkte van ten minste 0,75 cd.

Artikel 33. Overlevingspakken

1. *Algemene eisen voor overlevingspakken*

1.1 Het overlevingspak moet uit waterdicht materiaal zijn vervaardigd en wel zodanig dat:

1.1.1 het binnen 2 minuten zonder hulp van anderen uitgepakt en aangetrokken kan worden;

1.1.2 het niet blijft branden of doorgaat met smelten indien het niet langer dan 2 seconden volledig in vuur gehuld is geweest;

1.1.3 het, met uitzondering van het gezicht, het hele lichaam bedekt. De handen moeten bedekt zijn, hetzij door handschoenen die een geheel vormen met het pak, hetzij door afzonderlijke handschoenen die permanent aan het pak zijn bevestigd;

1.1.4 er voorzieningen zijn om de hoeveelheid vrije lucht in de pijpen van het pak te verminderen; en

1.1.5 er geen overmatige hoeveelheid water in het pak binnendringt na een sprong vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m in het water.

1.2 Een overlevingspak moet de drager in staat stellen om:

1.2.1 een verticaal geplaatste ladder van 5 m lengte op te klimmen en af te dalen;

1.2.2 normale taken tijdens «schip verlaten» uit te voeren;

1.2.3 vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m in het water te springen zonder dat het overlevingspak beschadigt of losraakt, of de drager letsel toebrengt; en

1.2.4 een korte afstand door het water te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.

1.3 Een overlevingspak moet zijn voorzien van een licht dat voldoet aan het bepaalde in artikel 32, lid 3, waarbij het bepaalde in artikel 21, lid 3, en in artikel 27, lid 2, van overeenkomstige toepassing is, en een fluit als voorgeschreven in artikel 32, lid 1.6.

2. *Thermische eisen voor overlevingspakken*

2.1 Een overlevingspak moet vervaardigd zijn uit materiaal dat zelf isolerend is, en moet de drager een zodanige thermische isolatie bieden dat de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2° C daalt na een sprong vanaf een hoogte van 4,5 m in het water en een daarop aansluitend verblijf van 6 uur in rustig stromend water met een temperatuur tussen 0° C en 2° C.

2.2 Het overlevingspak moet de drager in staat stellen met de handen bedekt, een potlood op te pakken en te schrijven na een verblijf van 1 uur in water van 5° C.

3. *Eisen voor het drijfvermogen van overlevingspakken*

3.1 Een overlevingspak moet voldoende inherent drijfvermogen en stabiliteit in kalm, zoet water hebben om:

3.1.1 de mond van de drager, drijvend met het gezicht naar boven, ten minste 120 mm boven water te houden; en

3.1.2 de drager in staat te stellen zich in niet meer dan 5 seconden te keren van de stand met het gezicht naar beneden tot die met het gezicht naar boven.

Artikel 34. Hulpmiddelen tegen warmteverlies

1. Een hulpmiddel tegen warmteverlies moet gemaakt zijn van waterdicht materiaal dat een thermische geleiding van niet meer dan 0,25 W/mK heeft, en moet zo zijn vervaardigd dat het, wanneer het wordt gebruikt om een persoon te omhullen, het verlies aan lichaamswarmte, zowel door convectie als door verdamping, vermindert.

2. Een hulpmiddel tegen warmteverlies moet voldoen aan de volgende eisen:

2.1 het moet het hele lichaam van een persoon die een reddinggordel draagt, bedekken, met uitzondering van het gezicht. De handen moeten bedekt zijn, hetzij door het hulpmiddel tegen warmteverlies zelf, hetzij door handschoenen die een geheel vormen met het hulpmiddel tegen warmteverlies, hetzij door afzonderlijke handschoenen die daaraan permanent zijn bevestigd;

2.2 het moet zonder hulp van anderen kunnen worden uitgepakt en gemakkelijk kunnen worden aangedaan in een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot; en

2.3 het moet de drager in staat stellen het middel in het water in niet meer dan 2 minuten uit te trekken, wanneer dit het zwemmen belemmert.

3. Een hulpmiddel tegen warmteverlies moet goed functioneren bij temperaturen van minus 30° C tot plus 20° C.

AFDELING III. ZICHTBARE SIGNALEN

Artikel 35. Valschermsignalen

1. Een valschermsignaal moet voldoen aan de volgende eisen:

1.1 het moet verpakt zijn in een waterbestendige houder;

1.2 op de houder moeten korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik zijn aangebracht;

1.3 het moet een ingebouwd ontstekingsmechanisme hebben; en

1.4 het moet zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden, geen gevaar oplevert, wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.

2. Een valschermsignaal moet, wanneer het loodrecht omhoog wordt afgeschoten, een hoogte bereiken van ten minste 300 m. Op of nabij het hoogtepunt van de baan moet de raket een valschermsignaal afgeven dat:

2.1 met een helder rode kleur moet branden;

2.2 gelijkmatig een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 30.000 cd moet afgeven;

2.3 een brandduur moet hebben van ten minste 40 seconden;
2.4 een daalsnelheid moet hebben van niet meer dan 5 m/s; en
2.5 het valscherm of de verbindingen daarmee tijdens het branden niet beschadigt.

Artikel 36. Handstakellichten

1. Een handstakellicht moet voldoen aan de volgende eisen:
1.1 het moet zijn verpakt in een waterbestendige houder;
1.2 op de houder moeten korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik zijn aangebracht;
1.3 het moet een zelfstandig ontstekingsmiddel hebben; en
1.4 het moet zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden, geen gevaar oplevert, wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.
2. Een handstakellicht moet:
2.1 met een helder rode kleur branden;
2.2 gelijkmatig een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 15.000 cd afgeven;
2.3 een brandduur hebben van ten minste 1 minuut; en
2.4 blijven branden, nadat het gedurende 10 seconden 100 mm diep in water is ondergedompeld.

Artikel 37. Drijvende rooksignalen

1. Een drijvend rooksignaal moet voldoen aan de volgende eisen:
1.1 het moet zijn verpakt in een waterbestendige houder;
1.2 het mag niet explosief ontsteken wanneer het overeenkomstig de gebruiksaanwijzing van de fabrikant wordt gebruikt;
1.3 op de houder moeten korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik zijn aangebracht.
2. Een drijvend rooksignaal moet:
2.1 in kalm water drijvend, gedurende ten minste 3 minuten met een gelijkmatige snelheid rook van goed zichtbare kleur afgeven;
2.2 gedurende de gehele periode van rookafgifte geen vlammen afgeven;
2.3 tijdens zeegang niet vollopen met water; en
2.4 rook blijven afgeven indien ondergedompeld gedurende 10 seconden 100 mm diep in water.

AFDELING IV. GROEPSREDDINGMIDDELEN

Artikel 38. Algemene eisen voor reddingvlotten

1. *Constructie van reddingvlotten*
1.1 Een reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het drijvende, gedurende 30 dagen bestand is tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee in alle toestanden van zeegang.
1.2 Een reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat, indien het van een hoogte van 18 m in het water wordt geworpen, het vlot en de uitrusting naar behoren blijven werken. Wanneer het reddingvlot op een hoogte van meer dan 18 m boven de waterlijn bij de geringste diepgang van het schip in zeewater wordt geplaatst, moet het van een type zijn dat een valproef van ten minste die hoogte met goed gevolg heeft ondergaan.
1.3 Het drijvende reddingvlot moet bestand zijn tegen herhaalde sprongen daarop, vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m boven de vloer van het vlot, zowel met als zonder opstaande overkapping.
1.4 Een reddingvlot met toebehoren moet zo zijn vervaardigd dat het met zijn volle bezetting en volledige uitrusting, en met een van de drijfankers uitgebracht, in kalm water met een vaart van 3 zeemijl per uur kan worden gesleept.

1.5 Het reddingvlot moet een overkapping hebben, die automatisch wordt opgezet wanneer het vlot te water wordt gelaten, ten einde de inzittenden te beschermen tegen weersinvloeden. De overkapping moet aan de volgende eisen voldoen:

1.5.1 zij moet bescherming bieden tegen hitte en koude door middel van twee lagen materiaal, gescheiden door een luchtlaag, of door andere, even doeltreffende middelen. Er dienen voorzieningen te zijn getroffen om het binnendringen van water in de luchtlaag te voorkomen;

1.5.2 de binnenkant moet een kleur hebben die voor de inzittenden van het reddingvlot niet hinderlijk is;

1.5.3 elke ingang moet duidelijk zijn aangegeven en zijn voorzien van doeltreffende, verstelbare afsluitmiddelen die zeewater, wind en kou buitensluiten, en die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf geopend kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is. Reddingvlotten bestemd voor meer dan 8 personen, moeten ten minste twee tegenover elkaar gelegen ingangen hebben;

1.5.4 zij moet te allen tijde, zelfs met afgesloten ingangen, voldoende lucht voor de inzittenden toelaten;

1.5.5 zij moet zijn voorzien van ten minste één uitkijkopening;

1.5.6 zij moet zijn voorzien van middelen voor het opvangen van regenwater; en

1.5.7 onder alle delen van de overkapping moet voldoende hoofdruimte geboden worden aan de inzittenden in zittende houding.

2. *Minimum draagvermogen en massa van reddingvlotten*

2.1 Een reddingvlot bestemd voor minder dan zes personen, is niet toegestaan.

2.2 Tenzij een reddingvlot te water gelaten wordt door een goedgekeurd tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan het bepaalde in artikel 47, en zulk een reddingvlot bovendien niet draagbaar behoeft te zijn, mag de totale massa van een reddingvlot, de verpakking en de uitrusting niet meer dan 185 kg bedragen.

3. *Voorzieningen voor reddingvlotten*

3.1 Langs de binnen- en buitenzijde van het reddingvlot moeten stevig vastgezette grijplijnen zijn aangebracht.

3.2 Het reddingvlot moet zijn uitgerust met voorzieningen voor het in gebruiksklare toestand plaatsen en vastzetten van de antenne behorende bij het draagbaar radiotoestel, voorgeschreven in artikel 6, lid 2.1.

3.3 Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doelmatige vanglijn met een lengte van niet minder dan 15 m of van tweemaal de afstand vanaf de opstellingsplaats tot de waterlijn bij geringste diepgang van het schip in zeewater, welke van beide het grootste is.

4. *Reddingvlotten van het strijkbare type*

4.1 In aanvulling op de bovenstaande bepalingen moet een reddingvlot van het strijkbare type aan de volgende eisen voldoen:

4.1.1 wanneer het reddingvlot beladen is met de volle bezetting en volledige uitrusting moet het een zijdelingse slag tegen de scheepshuid met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s en tevens een val op het water van een hoogte van ten minste 3 m kunnen doorstaan, zonder dat schade ontstaat waardoor de goede werking wordt aangetast; en

4.1.2 het moet zijn voorzien van middelen om het reddingvlot langs het inschepingsdek te brengen en daar te houden gedurende de inscheping.

4.2 Ieder reddingvlot van het strijkbare type, geplaatst aan boord van een passagiersschip, moet zo zijn ingericht dat snel in het vlot kan worden ingescheept door het volledige aantal personen waarvoor het is bestemd.

4.3 Ieder reddingvlot van het strijkbare type, geplaatst aan boord van een vrachtschip, moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal personen waarvoor het vlot is bestemd, zich kan inschepen in niet meer dan 3 minuten vanaf het moment dat het bevel tot inscheping wordt gegeven.

5. *Uitrusting*

5.1 De standaarduitrusting van ieder reddingvlot moet bestaan uit:

5.1.1 een drijvende werplijn van ten minste 30 m lengte, waarvan het ene uiteinde is voorzien van een drijvende werpring en het andere uiteinde aan het reddingvlot is vastgemaakt;

5.1.2 een mes van een niet vouwbaar type met een heft dat blijft drijven, verbonden aan het vlot met een lijn en geborgen in een zak op de buitenkant van de overkapping nabij de plaats waar de vanglijn aan het reddingvlot is bevestigd. Daarnaast moet een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen, zijn voorzien van een tweede mes dat van een vouwbaar type mag zijn;

5.1.3 een drijvend hoosvat. Een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen moet zijn uitgerust met twee drijvende hoosvaten;

5.1.4 twee sponzen;

5.1.5 twee drijfankers, ieder met een schokbestendige sleeplijn en kaailijn, waarvan er één dient als reserve en één blijvend aan het reddingvlot moet zijn bevestigd en wel op een zodanige manier dat wanneer het reddingvlot opgeblazen wordt of in het water ligt, het drijfanker er automatisch voor zorgt dat het reddingvlot op de meest stabiele wijze met de kop op de wind komt te liggen. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee. De drijfankers moeten aan elk eind van de sleeplijn een wartel hebben en moeten van het type zijn dat niet binnenste buiten tussen het spruitstuk door kan draaien;

5.1.6 twee drijvende pagaaien;

5.1.7 drie blikopeners of drie veiligheidsmessen die voorzien zijn van een blikopener;

5.1.8 een waterdichte verbandtrommel die na gebruik weer goed gesloten kan worden, met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorgeschreven inhoud;

5.1.9 een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;

5.1.10 vier valschermsignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 35;

5.1.11 zes handstakellichten die voldoen aan het bepaalde in artikel 36;

5.1.12 twee drijvende rooksignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 37;

5.1.13 een waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede een stel reservebatterijen en een reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

5.1.14 een doelmatige radarreflector of gelijkwaardig middel voor ontdekking door middel van radar;

5.1.15 een dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen voor het seinen naar schepen en vliegtuigen;

5.1.16 een exemplaar van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde lijst van reddingseinen, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;

5.1.17 een vislijn met haken;

5.1.18 een noodrantsoen met een voedingswaarde van ten minste 10.000 kJ voor elk van de personen waarvoor het reddingvlot is bestemd; deze noodrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;

5.1.19 waterdichte houders die samen 1,5 liter zoet water bevatten voor elk van de personen waarvoor het reddingvlot is bestemd; hiervan mag 0,5 liter per persoon vervangen worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 etmalen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;

5.1.20 een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;

5.1.21 voor elk van de personen waarvoor het reddingvlot is bestemd, zes doses van een middel tegen zeeziekte en een zak voor overgeven bij zeeziekte;

5.1.22 aanwijzingen voor het overleven op zee;

5.1.23 instructies omtrent maatregelen die onmiddellijk na inscheping in het vlot moeten worden genomen; en

5.1.24 hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 34, voldoende voor 2 personen of 10 percent van het aantal personen waarvoor het reddingvlot is bestemd, welke van beide het grootste is.

5.2 De aanduiding betreffende het bij het reddingvlot verpakte type noodpakket, voorgeschreven in de artikelen 39, lid 7.3.5, en 40, lid 7.7, op reddingvlotten die overeenkomstig lid 5.1 zijn uitgerust, moet zijn: «SOLAS-A-PACK» in blokletters.

5.3 Wanneer een passagiersschip korte internationale reizen maakt, waarvan de aard en duur zodanig zijn dat naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie niet alle uitrustingsartikelen genoemd in lid 5.1 noodzakelijk zijn, kan genoemd Hoofd toestaan dat de reddingvlotten die op deze schepen staan opgesteld voorzien zijn van de uitrusting als aangegeven in de leden 5.1.1 tot en met 5.1.6, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.13 tot en met 5.1.16, 5.1.21 tot en met 5.1.24, en de helft van de uitrusting als aangeduid in de leden 5.1.10 tot en met 5.1.12. De aanduiding betreffende het bij het reddingvlot verpakte type noodpakket, voorgeschreven in de artikelen 39, lid 7.3.5 en 40, lid 7.7, op die reddingvlotten moet zijn: «SOLAS-B-PACK» in blokletters.

5.4 De daartoe geschikte onderdelen van de uitrusting moeten worden geborgen in een verpakking die, wanneer deze geen volledig onderdeel is van of blijvend bevestigd is aan het reddingvlot, moet worden geborgen en vastgezet binnen het reddingvlot, en die ten minste 30 minuten in het water moet kunnen drijven zonder dat de inhoud wordt beschadigd.

6. *Voorzieningen voor het vrij opdrijven van reddingvlotten*

6.1 Vanglijnsysteem

Het vanglijnsysteem van een reddingvlot moet een verbinding tussen het schip en het reddingvlot vormen, en moet zo zijn ingericht dat het reddingvlot, wanneer het ontkoppeld is en, in het geval van een opblaasbaar reddingvlot, wanneer het opgeblazen is, niet door het zinkende schip ondergetrokken kan worden.

6.2 Breekdraad

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een breekdraad wordt toegepast, moet deze aan de volgende eisen voldoen:

6.2.1 hij mag niet breken bij de kracht die nodig is om de vanglijn uit de verpakking van het reddingvlot te trekken;

6.2.2 indien van toepassing, mag hij niet breken bij het opblazen van het reddingvlot; en

6.2.3 hij moet breken bij een kracht gelegen tussen 1.8 kN en 2.6 kN.

6.3 Hydrostatisch ontkoppelingssysteem

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een hydrostatisch ontkoppelingssysteem wordt toegepast, moet dit aan de volgende eisen voldoen:

6.3.1 het moet zijn vervaardigd uit niet op elkaar inwerkende materialen, om te voorkomen dat het systeem onklaar raakt. Gegalvaniseerde of op andere wijze met metaal bedekte delen mogen niet worden gebruikt als onderdelen van het systeem;

6.3.2 het reddingvlot moet automatisch ontkoppeld worden op een diepte onder water van niet meer dan 4 m;

6.3.3. het moet afvoergaten hebben om te voorkomen dat een opeenhoping van water in de hydrostatische ruimte ontstaat, wanneer de inrichting normaal is opgesteld;

6.3.4 het moet zo vervaardigd zijn dat ontkoppeling bij overkomend water wordt voorkomen;

6.3.5 het moet op de buitenkant onuitwisbaar zijn gemerkt met type en serienummer;

6.3.6 voor elk hydrostatisch ontkoppelingssysteem moet aan boord van een schip dat voorzien is van een dergelijk systeem, een document

aanwezig zijn waarop de fabricagedatum, het type en het serienummer vermeld zijn, alsmede de datum van de laatste periodieke keuring, bedoeld in artikel 19, lid 9; en

6.3.7 het moet zo zijn ontworpen, dat ieder onderdeel verbonden met het vanglijnsysteem, een sterkte heeft die niet minder is dan die vereist voor de vanglijn.

Artikel 39. Automatisch opblaasbare reddingvlotten

1. Naast het bepaalde in artikel 38, moeten automatisch opblaasbare reddingvlotten tevens voldoen aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Constructie van automatisch opblaasbare reddingvlotten*

2.1 De hoofddrijfkamer moet in ten minste twee afzonderlijke compartimenten zijn verdeeld, die ieder via een terugslagklep worden opgeblazen.

De drijfkamers moeten zo zijn ontworpen dat, wanneer een van de compartimenten is beschadigd of zich niet opblaast, de overige compartimenten die nog intact zijn, het reddingvlot drijvend kunnen houden met positief vrijboord rondom en met het aantal personen waarvoor het reddingvlot is bestemd, ieder met een massa van 75 kg en zittend op de normale plaats.

2.2 De vloer van een reddingvlot moet waterdicht zijn en moet voldoende bescherming kunnen bieden tegen koude, hetzij:

2.2.1 door middel van een of meer compartimenten die door de inzittenden opgeblazen kunnen worden of die zich automatisch opblazen, en door de inzittenden ontlucht en weer opgeblazen kunnen worden, hetzij

2.2.2 door andere, even doelmatige middelen, die niet afhankelijk zijn van opblazen.

2.3 Het reddingvlot moet worden opgeblazen met een niet-giftig gas. Het opblazen moet bij een omgevingstemperatuur tussen 18° C en 20° C binnen 1 minuut en bij een omgevingstemperatuur van minus 30° C binnen 3 minuten zijn voltooid. Na het opblazen moet het reddingvlot zijn vorm behouden, ook wanneer het beladen is met de volle bezetting en volledige uitrusting.

2.4 Ieder opblaasbaar compartiment moet een druk van ten minste driemaal de werkdruk kunnen doorstaan; door middel van een overdrukventiel of door beperkte gastoevoer moet worden voorkomen dat een druk groter dan tweemaal de werkdruk, wordt bereikt. Er moeten voorzieningen zijn om de luchtpomp of blaasbalg, voorgeschreven in lid 10.1.2, zodanig aan te sluiten dat de werkdruk gehandhaafd kan worden.

3. *Draagvermogen van automatisch opblaasbare reddingvlotten*

Het aantal personen waarvoor een reddingvlot wordt goedgekeurd, is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

3.1 het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofddrijfkamers, waarbij noch de bogen noch de doften, indien aangebracht, mogen worden meegerekend, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096;

3.2 het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer van het opgeblazen reddingvlot, gemeten tot de binnenste rand van de drijfkamer, waarbij de doft of doften, indien aangebracht, wel mogen worden meegerekend, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of

3.3 het aantal personen met een gemiddelde massa van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte, zittend plaats kan nemen, zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.

4. *Toegang tot automatisch opblaasbare reddingvlotten*

4.1 Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een in vorm blijvende inklimsteun om personen in staat te stellen vanuit zee in het reddingvlot te klimmen; deze inklimsteun moet zo zijn aangebracht dat bij beschadiging van de steun aanzienlijk leeglopen van het reddingvlot wordt voorkomen.

Bij reddingvlotten van het strijkbare type met meer dan een ingang moet de inklimsteun zijn aangebracht bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen.

4.2 Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun, moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet kunnen reiken.

4.3 Aan de binnenzijde van het reddingvlot moeten middelen zijn aangebracht waarmee personen zichzelf vanaf de inschepingsladder in het reddingvlot kunnen trekken.

5. *Stabiliteit van automatisch opblaasbare reddingvlotten*

5.1 Een opblaasbaar reddingvlot moet zo zijn geconstrueerd, dat het in opgeblazen toestand en drijvend met opgezette overkapping, in zeegang voldoende stabiliteit bezit.

5.2 De stabiliteit van een reddingvlot in omgekeerde toestand moet zodanig zijn dat het door één persoon zowel in zeegang als in kalme zee gekeerd kan worden.

5.3 De stabiliteit van een reddingvlot beladen met de volle bezetting en volledige uitrusting, moet zodanig zijn dat het in kalme zee gesleept kan worden met een snelheid van 3 zeemijl per uur.

6. *Voorzieningen voor automatisch opblaasbare reddingvlotten*

6.1 De breeksterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad voorgeschreven in artikel 38, lid 6, moet ten minste 10,0 kN zijn voor een reddingvlot dat is goedgekeurd voor negen of meer personen en ten minste 7,5 kN voor een reddingvlot dat is goedgekeurd voor minder dan 9 personen. Het opblaasmechanisme van een reddingvlot moet door één persoon bediend kunnen worden.

6.2 Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flikkerlicht geeft, moet de frequentie ten minste 50 flikkeringen per minuut bedragen gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren.

De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij, en moet automatisch gaan branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.

6.3 Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch gaan branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen, en moet voldoende licht geven om daarbij aanwijzingen en instructies te kunnen lezen.

7. *Containers van automatisch opblaasbare reddingvlotten*

7.1 Het reddingvlot moet zijn verpakt in een container die voldoet aan de volgende eisen:

7.1.1 hij moet zo vervaardigd zijn dat hij niet bovenmatig slijt door omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen;

7.1.2 wanneer het reddingvlot en de uitrusting erin verpakt zijn, moet hij voldoende eigen drijfvermogen hebben om de vanglijn naar buiten te doen trekken en het opblaasmechanisme in werking te stellen terwijl het schip zinkt; en

7.1.3 hij moet, voor zover uitvoerbaar, waterdicht zijn, met uitzondering van lekgaten in de bodem van de container.

7.2 Het reddingvlot moet zodanig in de container worden verpakt dat, voor zover mogelijk, verzekerd is dat het reddingvlot in het water recht overeind wordt opgeblazen, zodra het vrijkomt van de container.

7.3 Op de container moet zijn aangegeven:

7.3.1 de naam van de fabrikant of het handelsmerk van het reddingvlot;

7.3.2 het type- en serienummer van het reddingvlot;

7.3.3 de naam van de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke type-goedkeuring van het reddingvlot heeft verricht, en het aantal personen waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd;

7.3.4 de aanduiding «SOLAS»;

7.3.5 het type van het bij het reddingvlot verpakte noodpakket, bedoeld in artikel 38, lid 5.2 of 5.3;

7.3.6 de datum waarop de laatste keuring van het reddingvlot heeft plaatsgevonden;

7.3.7 de lengte van de vanglijn van het reddingvlot;

7.3.8 de maximum hoogte boven de waterlijn behorend bij de geringste diepgang van het schip in zeewater, waarop het reddingvlot opgesteld mag worden; en

7.3.9 aanwijzingen voor het te water brengen van het reddingvlot;

8. *Merken op automatisch opblaasbare reddingvlotten*

Op het reddingvlot moet zijn aangegeven:

8.1 de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

8.2 het type- en serienummer;

8.3 jaar en maand van fabricage;

8.4 de naam van de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke type-goedkeuring heeft verricht;

8.5 de naam en plaats van het keuringsstation waar de laatste keuring heeft plaatsgevonden; en

8.6 het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, aangebracht boven iedere ingang in cijfers die ten minste 100 mm hoog zijn, in een kleur die contrasteert met de kleur van het materiaal van het reddingvlot.

9. *Automatisch opblaasbare reddingvlotten van het strijkbare type*

9.1 Naast het bepaalde in de leden 1 tot en met 8 moet een reddingvlot van het strijkbare type, wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt, tevens voldoen aan de volgende eisen:

9.1.1 het reddingvlot moet een belasting kunnen doorstaan van 4 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting bij een temperatuur van de omgeving en van het reddingvlot zelf, gelegen tussen 17° C en 23° C, met alle overdrukventielen gesloten; en

9.1.2 het reddingvlot moet een belasting kunnen doorstaan van 1,1 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting bij een temperatuur van de omgeving en van het reddingvlot zelf van minus 30° C, met alle overdrukventielen open.

9.2 Containers van vlotten van het strijkbare type moeten zo zijn geborgd, dat voorkomen wordt dat de container of delen daarvan in zee vallen tijdens en na het opblazen en te water laten van het reddingvlot.

10. *Uitrusting van automatisch opblaasbare reddingvlotten*

10.1 In aanvulling op de uitrusting, voorgeschreven in artikel 38, lid 5, moet een automatisch opblaasbaar reddingvlot tevens zijn voorzien van:

10.1.1 reparatiemateriaal om lekken in de drijfkamers te herstellen, bestaande uit ten minste drie lekstoppers van diverse grootte voor tijdelijke afdichting en uit materiaal voor blijvende afdichting; en

10.1.2 een handpomp of blaasbalg;

10.2 De messen voorgeschreven in artikel 38, lid 5.1.2, moeten veiligheidsmessen zijn.

11. *Toezicht tijdens vervaardiging van het automatisch opblaasbaar reddingvlot*

11.1 De vervaardiging van automatisch opblaasbare reddingvlotten in Nederland staat onder voortdurend toezicht van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. Indien deze vlotten in het buitenland worden vervaardigd, kan genoegen worden genomen met een schriftelijke verklaring, dat zodanig toezicht door een van de fabriek onafhankelijke inspectie, aangewezen door de overheid van het betreffende land, plaatsvindt.

11.2 Een automatisch opblaasbaar reddingvlot moet voor zijn aflevering worden gekeurd door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie of door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aangewezen andere deskundige. Het vlot moet zijn voorzien van een document afgegeven door of namens de fabrikant, dat door voornoemde deskundige, wanneer de keuring met goed gevolg heeft plaats gehad, wordt voorzien van een dienststempel, datum en handtekening. De geldigheidsduur moet op dit document worden vermeld. Een volgend document wordt slechts afgegeven, nadat het vlot opnieuw met goed gevolg aan eenzelfde keuring onderworpen is geweest.

Artikel 40. Vaste reddingvlotten

1. Naast het bepaalde in artikel 38, moeten vaste reddingvlotten tevens voldoen aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Constructie van vaste reddingvlotten*

2.1 Het drijfvermogen van het reddingvlot moet worden geleverd door goedgekeurd zelfdrijvend materiaal dat zo dicht mogelijk bij de zijden van het reddingvlot is aangebracht. Het drijvend materiaal moet brandvertragend zijn of beschermd zijn door een brandvertragende laag.

2.2 De bodem van het reddingvlot moet het binnendringen van water voorkomen, de inzittenden doeltreffend uit het water houden en hen tegen de koude beschermen.

3. *Draagvermogen van vaste reddingvlotten*

Het aantal personen waarvoor een reddingvlot wordt goedgekeurd is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

3.1 het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van het drijfmateriaal, vermenigvuldigd met een factor 1 minus het soortelijk gewicht van het materiaal, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096;

3.2 het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de bodem van het reddingvlot, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of

3.3 het aantal personen met een gemiddelde massa van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen, zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.

4. *Toegang tot vaste reddingvlotten*

4.1 Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een vaste inklimsteun om personen in staat te stellen vanuit zee in het reddingvlot te klimmen. Bij reddingvlotten van het strijkbare type met meer dan één ingang, moet de inklimsteun zijn aangebracht bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen.

4.2 Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun, moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet kunnen reiken.

4.3 Aan de binnenzijde van het reddingvlot moeten middelen zijn aangebracht waarmede personen zichzelf vanaf de inschepingsladder in het reddingvlot kunnen trekken.

5. *Stabiliteit van vaste reddingvlotten*

5.1 Tenzij het reddingvlot veilig kan worden gebruikt ongeacht welke zijde boven drijft, moeten de sterkte en stabiliteit zodanig zijn dat het zelfrichtend is of gemakkelijk door één persoon zowel bij zeegang als in kalme zee gekeerd kan worden.

5.2 De stabiliteit van een reddingvlot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting moet zodanig zijn dat het in kalme zee gesleept kan worden met een snelheid van 3 zeemijl per uur.

6. *Voorzieningen voor vaste reddingvlotten*

6.1 Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doelmatige vanglijn.

De breeksterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad voorgeschreven in artikel 38, lid 6, moet ten minste 10,0 kN zijn voor een reddingvlot dat is goedgekeurd voor negen of meer personen en ten minste 7,5 kN voor een reddingvlot dat is goedgekeurd voor minder dan 9 personen.

6.2 Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flikkerlicht geeft, moet de frequentie ten minste 50 flikkeringen per minuut bedragen gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij, en moet automatisch gaan branden wanneer de overkapping wordt opgezet. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.

6.3 Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch gaan branden wanneer de overkapping wordt opgezet, en moet voldoende licht geven om daarbij de aanwijzingen en instructies te kunnen lezen.

7. *Merken op vaste reddingvlotten*

Op het reddingvlot moet zijn aangegeven:

7.1 de naam en thuishaven van het schip waartoe het behoort;

7.2 de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

7.3 het serienummer;

7.4 de naam van de bevoegde autoriteit die de oorspronkelijke type-goedkeuring heeft verricht;

7.5 het aantal personen waarvoor het is goedgekeurd, aangebracht boven iedere ingang in cijfers die ten minste 100 mm hoog zijn, in een kleur die contrasteert met de kleur van het materiaal van het reddingvlot;

7.6 de aanduiding «SOLAS»;

7.7 het type van het bij het reddingvlot verpakte noodpakket, bedoeld in artikel 38, lid 5.2 of 5.3;

7.8 de lengte van de vanglijn;

7.9 de maximum hoogte boven de waterlijn behorend bij de geringste diepgang van het schip in zeewater, waarop het reddingvlot opgesteld mag worden; en

7.10 aanwijzingen voor het te water brengen van het reddingvlot.

8. *Vaste reddingvlotten van het strijkbare type*

Naast het bepaalde in de leden 1 tot en met 7 moet een vast reddingvlot van het strijkbare type, wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt, een belasting van 4 maal de massa van de volle bezetting en de volledige uitrusting kunnen doorstaan.

9. *Uitrusting voor vaste reddingvlotten*

In aanvulling op de uitrusting, voorgeschreven in artikel 38, lid 5, moet een vast reddingvlot tevens zijn voorzien van het nodige reparatiemateriaal.

Artikel 41. Algemene eisen voor reddingboten

1. *Constructie van reddingboten*

1.1 Alle reddingboten moeten deugdelijk zijn gebouwd en moeten van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit en voldoende vrijboord hebben wanneer zij zijn beladen met volle bezetting en volledige uitrusting. Alle reddingboten moeten een vaste romp hebben en moeten, recht overeind liggend in kalm water en beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, een positieve stabiliteit behouden wanneer er ergens beneden de waterlijn een gat is ontstaan, aangenomen dat daarbij geen verlies van drijfmateriaal of andere beschadiging optreedt.

1.2 Alle reddingboten moeten sterk genoeg zijn om:

1.2.1 veilig te water gelaten te kunnen worden, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting; en

1.2.2 te water gelaten en gesleept te kunnen worden wanneer het schip een vaart loopt van 5 zeemijl per uur in rustig water.

1.3 Rompen en vaste overkappingen moeten van brandvertragend of onbrandbaar materiaal zijn.

1.4 Zitplaatsen moeten worden gesitueerd op dwars- en langsdoften of als vaste zetels, die zo laag mogelijk in de reddingboot moeten zijn aangebracht, en zo zijn vervaardigd dat zij het aantal personen, ieder met een massa van 100 kg, waarvoor ruimte is bestemd in overeenstemming met het bepaalde in lid 2.2.2, kunnen dragen.

1.5 Iedere reddingboot moet sterk genoeg zijn om onderstaande belasting te doorstaan, zonder blijvende vervorming na het verwijderen van de belasting:

1.5.1 voor boten met een metalen romp: 1,25 maal de totale massa van de reddingboot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting; of

1.5.2 voor andere boten: 2 maal de totale massa van de reddingboot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting.

1.6 Iedere reddingboot moet sterk genoeg zijn om, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting en met, waar dat van toepassing is, glijspanten of stootdempers op hun plaatsen, een zijdelingse slag tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s en tevens een val op het water vanaf een hoogte van ten minste 3 m te doorstaan.

1.7 De verticale afstand tussen het vloeroppervlak en de binnenzijde van de overkapping over 50 percent van dat vloeroppervlak moet zijn:

1.7.1 ten minste 1,3 m voor een reddingboot bestemd voor 9 personen of minder;

1.7.2 ten minste 1,7 m voor een reddingboot bestemd voor 24 personen of meer;

1.7.3 ten minste de afstand vastgesteld door lineaire interpolatie tussen 1,3 en 1,7 m voor een reddingboot bestemd voor meer dan 9 doch minder dan 24 personen.

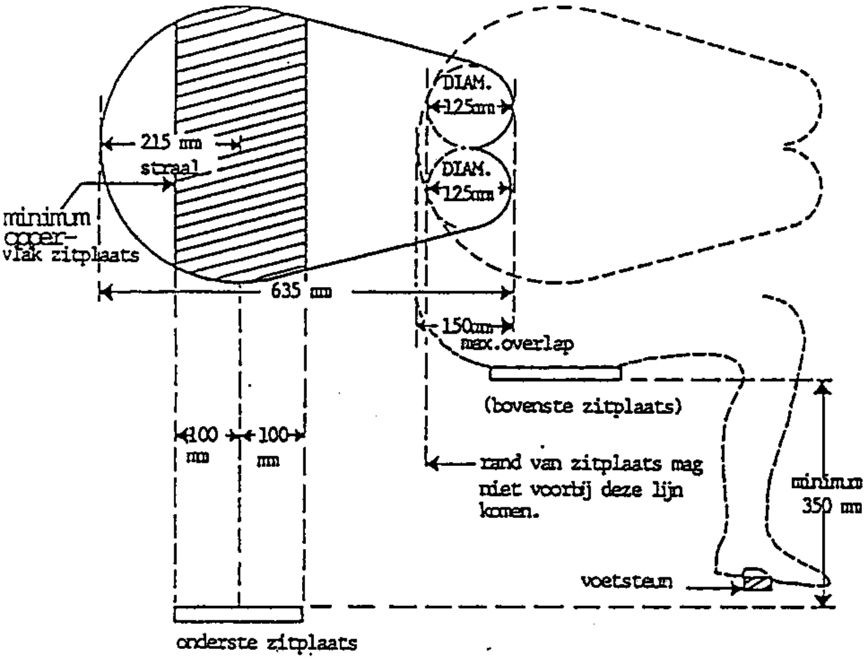
2. *Draagvermogen van reddingboten*

2.1 Een reddingboot bestemd voor meer dan 150 personen is niet toegestaan.

2.2 Het aantal personen waarvoor in een reddingboot ruimte wordt toegestaan, is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

2.2.1 het aantal personen met een gemiddelde massa van 75 kg per persoon en allen met een reddinggordel om, dat normaal zittend plaats kan nemen zonder de behandeling van de voortstuwingsmiddelen of het gebruik van enig uitrustingsstuk te belemmeren; of

2.2.2 het aantal plaatsen dat wordt verkregen door een indeling van de zitplaatsen in overeenstemming met figuur 1. De vormen kunnen elkaar, als aangegeven, gedeeltelijk overlappen, mits er voetsteunen zijn aangebracht en er voldoende beenruimte is en de verticale afstand tussen de boven- en onderzitplaatsen ten minste 350 mm is.



Figuur 1

2.3 Iedere zitplaats in de reddingboot moet duidelijk zijn aangegeven.

3. *Toegang tot reddingboten*

3.1 Ieder reddingboot aan boord van een passagiersschip moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen zich snel kan inschepen. Snelle ontscheping moet eveneens mogelijk zijn.

3.2 Iedere reddingboot aan boord van een vrachtschip moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe wordt gegeven, zich kan inschepen. Snelle ontscheping moet eveneens mogelijk zijn.

3.3 Reddingboten moeten een inschepingsladder hebben die aan beide zijden van de reddingboot gebruikt kan worden, om personen in staat te stellen vanuit het water in de reddingboot te klimmen. De onderste trede van de ladder moet tot ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van de lege reddingboot reiken.

3.4 De reddingboot moet zo zijn ingericht dat hulpbehoevende personen, zowel vanuit zee als per draagbaar, aan boord gebracht kunnen worden.

3.5 Alle oppervlakken waarop personen kunnen lopen, moeten van een antisliplaag zijn voorzien.

4. *Drijfvermogen van reddingboten*

Alle reddingboten moeten een eigen drijfvermogen hebben, of moeten zijn voorzien van drijvend materiaal dat niet nadelig wordt beïnvloed door zeewater, olie en olieprodukten, en dat voldoende is om de reddingboot met volledige uitrusting drijvende te houden wanneer zij vol water staat en de zee vrij kan binnendringen. Bovendien moet er voor het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, drijvend

materiaal met een opdrijvend vermogen gelijk aan 280 N per persoon, zijn aangebracht. Het voorgeschreven drijvend materiaal mag niet aan de buitenzijde van de romp van de reddingboot zijn aangebracht.

5. *Vrijboord en stabiliteit van reddingboten*

Alle reddingboten moeten, beladen met 50 percent van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, gezeten op hun normale plaatsen aan één zijde van de reddingboot, een vrijboord hebben, gemeten vanaf de waterlijn tot aan de laagst gelegen opening waardoor de reddingboot kan vollopen, van ten minste 1,5 percent van de lengte van de reddingboot of 100 mm, welke van beide het grootste is.

6. *Voortstuwing van reddingboten*

6.1 Iedere reddingboot moet worden aangedreven door een dieselmotor. Voor een reddingboot mag geen motor worden gebruikt, waarvan de brandstof een vlampunt van 43° C of lager heeft.

6.2 De motor moet zijn voorzien van een handstartinrichting of een bekrachtigde startinrichting met twee onafhankelijk werkende oplaadbare krachtbronnen. Voorts moet de motor zijn voorzien van alle voor het starten benodigde hulpmiddelen. De startinrichting van de motor en de hulpmiddelen voor het starten moeten bij een omgevingstemperatuur van minus 15° C de motor kunnen starten binnen 2 minuten vanaf het moment waarop de handelingen daarvoor zijn begonnen, tenzij naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, met inachtneming van de bijzondere reizen die het schip met die reddingboot voortdurend maakt, een andere temperatuur van toepassing is. De startinrichtingen mogen niet worden belemmerd door de motoromkasting, doften of andere obstakels.

6.3 De motor moet ook gedurende ten minste 5 minuten na de koude start, met de reddingboot uit het water, kunnen draaien.

6.4 De motor moet ook kunnen draaien indien de reddingboot tot aan de hartlijn van de krukas is volgelopen met water.

6.5 De inrichting van de schroefas moet zodanig zijn dat de schroef kan worden ontkoppeld van het voortstuwingswerktuig. Er moeten voorzieningen zijn aangebracht waardoor het mogelijk is met de reddingboot zowel voor- als achteruit te varen.

6.6 De uitlaat van de motor moet zo zijn ingericht dat onder normaal gebruik wordt voorkomen dat water de motor binnendringt.

6.7 Alle reddingboten moeten zo zijn ontworpen dat rekening is gehouden met de veiligheid van personen in het water, en dat mogelijke beschadiging van de schroef door in het water drijvend materiaal wordt voorkomen.

6.8 De snelheid van een reddingboot in kalm water vooruit varend moet, indien beladen met volle bezetting en volledige uitrusting en met alle door de motor aangedreven hulpuitrusting in bedrijf, ten minste 6 zeemijl per uur kunnen zijn en, wanneer een 25-persoons reddingvlot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting of gelijkwaardige massa wordt gesleept, 2 zeemijl per uur. Er moet voldoende brandstof, geschikt voor gebruik bij de temperaturen die in het vaargebied van het schip te verwachten zijn, aanwezig zijn om de volbeladen reddingboot gedurende ten minste 24 uur met een vaart van 6 zeemijl per uur te laten varen.

6.9 De motor van de reddingboot, de overbrenging en de motoraccessoires moeten zijn omgeven door een brandwerende omkasting of door geschikte voorzieningen die soortgelijke bescherming bieden.

Dergelijke voorzieningen moeten tevens bescherming bieden tegen onopzettelijke aanraking van hete of bewegende delen van de motor door personen en moeten de motor beschermen tegen blootstelling aan weersinvloeden en zeewater. Er moeten doeltreffende maatregelen zijn getroffen om het lawaai van de motor te beperken. Startaccumulatoren moeten zijn aangebracht in omkastingen die een waterdichte ruimte vormen rondom de bodem en de zijden van de accumulatoren. De omkastingen moeten goed sluitende deksels hebben, waarin voorzieningen zijn aangebracht waardoor gassen kunnen ontsnappen.

6.10 De motor van de reddingboot en de accessoires moeten zo zijn ontworpen dat geen elektromagnetische velden ontstaan, die een storende invloed hebben op de radio-apparatuur die in de reddingboot wordt gebruikt.

6.11 Er moeten voorzieningen zijn om alle accumulatoren ten behoeve van het starten van de motor, de radio-apparatuur en het zoeklicht opnieuw op te laden. De radio-accumulatoren mogen niet worden gebruikt om stroom te leveren voor het starten van de motor. Er moeten voorzieningen zijn om de accumulatoren van de reddingboot door middel van het scheepsnet op te kunnen laden met een voedingsspanning die niet hoger is dan 55 V, en die op de inschepingsplaats van de reddingboot ontkoppeld kunnen worden.

6.12 Er moeten waterbestendige start- en bedieningsvoorschriften van de motor voorhanden zijn, die duidelijk waarneembaar nabij de bedieningsplaats van de motor zijn aangebracht.

7. *Toebehoren van reddingboten*

7.1 Alle reddingboten moeten zijn voorzien van ten minste één afvoerklep, aangebracht bij het laagste punt in de romp, die automatisch opent om water uit de boot te lozen wanneer de reddingboot niet in het water ligt, en die automatisch afsluit om te voorkomen dat er water binnendringt wanneer de reddingboot in het water ligt. Om de afvoerklep te kunnen afsluiten moet deze zijn voorzien van een dop of prop die met een lijn, ketting of ander geschikt middel aan de reddingboot verbonden is. De afvoerkleppen moeten in de reddingboot gemakkelijk bereikbaar zijn en de plaats ervan moet duidelijk zijn aangegeven.

7.2 Alle reddingboten moeten een roer en een helmstok hebben, ook indien er een stuurrad of een ander mechanisme voor afstandsbesturing is aangebracht. Het roer moet permanent aan de reddingboot zijn bevestigd. De helmstok moet permanent zijn aangebracht op of zijn verbonden met de roerkoning; indien de reddingboot een mechanisme voor afstandsbesturing heeft, is een afneembare helmstok toegestaan, die vast opgeborgen kan worden nabij de roerkoning. Het roer en de helmstok moeten zo zijn uitgevoerd dat zij niet beschadigd worden bij het gebruik van het ontkoppelingsmechanisme of van de schroef.

7.3 Uitgezonderd in de omgeving van roer en schroef, moet langs de buitenzijde van de reddingboot een in bochten hangende en tot op het water komende drijvende grijplijn zijn aangebracht.

7.4 Niet-zelfrichtende reddingboten moeten doelmatige handgrepen aan de onderzijde van de romp hebben, zodat personen zich aan de reddingboot in omgeslagen toestand kunnen vastklampen. De handgrepen moeten zodanig aan de reddingboot zijn bevestigd dat, indien deze door een kracht van buiten afbreken, dit geschiedt zonder de reddingboot te beschadigen.

7.5 Alle reddingboten moeten zijn uitgerust met voldoende waterdichte kasten of compartimenten om bergruimte te bieden aan kleine uitrustingsstukken, water en andere benodigdheden, voorgeschreven in lid 8. Er moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het opslaan van opgevangen regenwater.

7.6 Iedere reddingboot die door middel van een loper of lopers te water wordt gelaten, moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmechanisme dat aan de volgende eisen voldoet:

7.6.1 het mechanisme moet zo zijn uitgevoerd dat alle haken gelijktijdig ontkoppeld worden;

7.6.2 het mechanisme moet de volgende twee ontkoppelingsmogelijkheden hebben:

7.6.2.1 een normale ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer deze in het water ligt of wanneer de haken onbelast zijn; en

7.6.2.2 een belaste ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer de haken belast zijn. Deze ontkoppeling moet zo zijn uitgevoerd dat de reddingboot wordt ontkoppeld onder alle beladingstoestanden, reikend van onbelast met de reddingboot in het water

liggend tot een belasting van 1,1 keer de totale massa van de reddingboot met volle bezetting en volledige uitrusting. Deze ontkoppelingsmogelijkheid moet voldoende beschermd zijn tegen ongewild of voortijdig gebruik;

7.6.3 de ontkoppelingsbediening moet duidelijk zijn aangegeven in een kleur die contrasteert met die van de omgeving; en

7.6.4 het mechanisme moet zijn ontworpen met een veiligheidsfactor van 6, gebaseerd op de treksterkte van het gebruikte materiaal, waarbij aangenomen moet worden dat de massa van de reddingboot gelijkelijk verdeeld is over de lopers.

7.7 Iedere reddingboot moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmiddel om de voorvanglijn te kunnen ontkoppelen wanneer daar kracht op staat.

7.8 Iedere reddingboot moet zijn voorzien van een vast aangebrachte aardverbinding en van voorzieningen om de antenne behorende bij het in artikel 6, lid 2.1, voorgeschreven draagbaar radiotoestel, doelmatig in de gebruiksopstelling te kunnen plaatsen en vastzetten.

7.9 Reddingboten bestemd om langs de zijden van het schip te water te worden gelaten, moeten de noodzakelijke glijspanten en stootdempers hebben om het te water laten mogelijk te maken en schade aan de reddingboot te voorkomen.

7.10 Op het hoogste punt van de overkapping moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flikkerlicht geeft, moet de frequentie ten minste 50 flikkeringen per minuut bedragen gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren.

7.11 Aan de binnenzijde van de reddingboot moet een lamp of andere lichtbron zijn aangebracht, die gedurende ten minste 12 uur voldoende licht geeft om daarbij de aanwijzingen en instructies te kunnen lezen; olielantaarns zijn voor dit doel niet toegestaan.

7.12 Tenzij anders bepaald, moet iedere reddingboot zijn voorzien van doelmatige middelen om te lozen of automatisch zelflozend zijn.

7.13 Iedere reddingboot moet zo zijn ingericht dat men vanaf de stuurstand voldoende uitzicht vooruit, achteruit en naar de zijden heeft in verband met het veilig te water laten en het manoeuvreren.

8. *Uitrusting van reddingboten*

Alle uitrustingsstukken van een reddingboot, of die nu in dit lid of elders in deze bijlage worden voorgeschreven, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven om de reddingboten af te houden, moeten in de reddingboot zijn vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij «schip verlaten». Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn, een zo gering mogelijke massa hebben, en moeten op doeltreffende en compacte wijze verpakt zijn. Tenzij anders bepaald, moet de normale uitrusting van elke reddingboot bestaan uit:

8.1 voldoende drijvende riemen om in kalme zee vooruit te kunnen komen.

Voor iedere riem moeten er dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;

8.2 twee boothaken;

8.3 een drijvend hoosvat en twee emmers;

8.4 aanwijzingen voor het overleven op zee;

8.5 een nachthuis met een doelmatig kompas dat lichtgevend is of voorzien is van een doelmatige verlichting. In een geheel overdekte reddingboot moet het nachthuis permanent zijn aangebracht bij de stuurstand; in iedere andere reddingboot moeten er geschikte voorzieningen zijn om het nachthuis op te stellen. Het kompas moet zijn voorzien

van een geldig certificaat, afgegeven door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige als bedoeld in artikel 95 van dit besluit;

8.6 een drijfanker van voldoende grootte met een schokbestendige sleeplijn en een kaailijn die een goede greep biedt in natte toestand. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee;

8.7 twee doelmatige vanglijnen met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand van de opstellingsplaats van de reddingboot tot de waterlijn behorend bij de geringste diepgang van het schip in zeewater of 15 m, welke van beide de grootste is. Eén vanglijn, bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel, voorgeschreven in lid 7.7, moet aan de voorkant van de reddingboot gereed liggen en de andere moet in de reddingboot gereed liggen en stevig vastgezet zijn bij of in de buurt van de boeg;

8.8 twee bijlen, één aan ieder eind van de reddingboot;

8.9 waterdichte houders die samen 3 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd; hiervan mag 1 liter per persoon vervangen worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 etmalen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;

8.10 een roestvrije aker met lijn;

8.11 een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;

8.12 een noodrantsoen met een voedingswaarde van ten minste 10.000 kJ voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;

8.13 vier valschermsignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 35;

8.14 zes handstakellichten die voldoen aan het bepaalde in artikel 36;

8.15 twee drijvende rooksignalen die voldoen aan het bepaalde in artikel 37;

8.16 een waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede een stel reservebatterijen en een reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

8.17 een dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen voor het seinen naar schepen en vliegtuigen;

8.18 een exemplaar van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde lijst van reddingseinen, afgedrukt op een waterbestendige kaart of opgeborgen in een waterdichte verpakking;

8.19 een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;

8.20 een waterdichte verbandtrommel voor iedere 50 personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, die na gebruik weer goed gesloten kan worden, met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorgeschreven inhoud, en een nest spalken;

8.21 voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, zes doses van een middel tegen zeeziekte en een zak voor overgeven bij zeeziekte;

8.22 een zakmes dat met een lijn aan de reddingboot verbonden moet blijven;

8.23 drie blikopeners;

8.24 twee drijvende werplijnen van ten minste 30 m lengte, ieder voorzien van een drijvende werpring;

8.25 een handpomp;

8.26 een vislijn met haken;

8.27 voldoende gereedschap voor kleinere reparaties aan de motor en de accessoires;

8.28 een draagbaar brandblustoestel geschikt voor het blussen van oliebranden;

8.29 een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

8.30 een doelmatige radarreflector of gelijkwaardig middel voor ontdekking door middel van radar;

8.31 hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 34, voldoende voor 2 personen of 10 percent van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, welke van beide het grootste is;

8.32 in het geval van schepen die reizen maken waarvan aard en duur zodanig zijn dat naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de in de leden 8.12 en 8.26 voorgeschreven uitrustingsartikelen niet noodzakelijk zijn, kan genoemd Hoofd vrijstelling verlenen van die bepalingen.

9. *Merken op reddingboten*

9.1 De afmetingen van de reddingboot en het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, moeten in duidelijke, onuitwisbare tekens daarop zijn aangegeven.

9.2 De naam en thuishaven van het schip waartoe de reddingboot behoort, moeten aan beide zijden van de voorsteven van de reddingboot zijn aangebracht in blokletters.

9.3 Middelen ter identificatie van het schip waartoe de reddingboot behoort en het nummer van de reddingboot, moeten zodanig zijn aangebracht dat zij vanuit de lucht zichtbaar zijn.

9.4 Reddingboten moeten doorlopend zijn genummerd.

Artikel 42. Gedeeltelijk overdekte reddingboten

1. Naast het bepaalde in artikel 41, moeten gedeeltelijk overdekte reddingboten voldoen aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Overkapping*

2.1 Gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten zijn voorzien van permanent aangebrachte, vaste overkappingen die zich uitstrekken over ten minste 20 percent van de lengte van de reddingboot vanaf de voorsteven en ten minste 20 percent van de lengte van de reddingboot vanaf het achterste gedeelte van de reddingboot.

2.2 De vaste overkappingen moeten twee schuilplaatsen vormen. Indien de schuilplaatsen schotten hebben, moeten daarin openingen zijn aangebracht van voldoende grootte om gemakkelijk toegang te bieden aan personen die een overlevingspak, of warme kleding en een reddinggordel dragen. De hoogte binnen de schuilplaats moet voldoende zijn om personen gemakkelijk toegang te bieden naar hun plaatsen in de voor- en achtersteven van de reddingboot.

2.3 De open gedeelten van de reddingboot moeten zijn uitgerust met een permanent aangebrachte opvouwbare overkapping die zodanig moet zijn ingericht dat:

2.3.1 deze is voorzien van doeltreffende vaste gedeelten of beugels om het opzetten van de opvouwbare overkapping mogelijk te maken;

2.3.2 deze in niet meer dan 2 minuten gemakkelijk opgezet kan worden door niet meer dan twee personen; en

2.3.3 deze isolerend is teneinde de inzittenden te beschermen tegen warmte en kou door middel van ten minste twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag, of door andere even doeltreffende middelen; er dienen voorzieningen te zijn getroffen om het binnendringen van water in de luchtlaag te voorkomen;

2.4 De overkapping gevormd door het vaste en het opvouwbare gedeelte moet zo zijn uitgevoerd dat:

2.4.1 tewaterlating- en terughijsactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat een van de inzittenden buiten de overkapping behoeft te komen;

2.4.2 er aan beide einden en aan beide zijden ingangen zijn, voorzien van doelmatige, verstelbare afsluitmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf de reddingboot geopend en gesloten kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten; er dienen voorzieningen te zijn om de afsluitmiddelen in open of gesloten toestand vast te zetten;

2.4.3 er met opvouwbare overkapping opgezet en alle ingangen gesloten te allen tijde voldoende lucht voor de inzittenden wordt toegelaten;

2.4.4 er middelen zijn om regenwater op te vangen;

2.4.5 de buitenkant van de vaste en de opvouwbare overkapping en de binnenzijde van dat gedeelte van de reddingboot dat door de opvouwbare overkapping wordt overdekt, een goed zichtbare kleur heeft. De binnenkant van de schuilplaatsen moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

2.4.6 het mogelijk is met de reddingboot te roeien; en

2.4.7 de inzittenden kunnen ontsnappen in het geval dat de reddingboot omslaat.

3. *Toebehoren*

Een gedeeltelijk overdekte reddingboot moet zijn voorzien van doelmatige middelen om te lozen of automatisch zelflozend zijn.

4. *Radiotelegrafie-installatie voor reddingboten*

Indien de reddingboot is voorzien van een radiotelegrafie-installatie als voorgeschreven in artikel 6, lid 2.2, moet deze installatie zijn opgesteld in een afzonderlijke beschutte ruimte, groot genoeg om zowel aan het toestel als aan de bedienende persoon plaats te bieden. Geen afzonderlijke beschutte ruimte is vereist, indien naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de constructie van de reddingboot voldoende beschutte ruimte biedt.

Artikel 43. Zelfrichtende, gedeeltelijk overdekte reddingboten

1. Naast het bepaalde in de artikelen 41 en 42 moeten zelfrichtende, gedeeltelijk overdekte reddingboten voldoen aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Overkapping*

2.1 De vaste overkappingen moeten zijn voorzien van vensters of doorzichtige panelen, die voldoende daglicht binnen de reddingboot kunnen toelaten met de ingangen of de opvouwbare overkappingen gesloten, zodat kunstlicht onnodig is.

2.2 De vaste overkappingen moeten handgrepen hebben, die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen.

3. *Omslaan en weer oprichten*

3.1 Bij iedere aangegeven zitplaats moet een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo zijn ontworpen dat een persoon met een massa van 100 kg vast op zijn plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand verkeert.

3.2 De stabiliteit van de reddingboot moet zodanig zijn dat deze automatisch zelfrichtend is, indien zij beladen is met volle of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting, en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgesjord.

4. *Voortstuwing*

4.1 De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.

4.2 De motor en motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht, dan wel automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht en het water uit de reddingboot is geloosd.

De brandstof- en smeersystemen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat geen brandstofolie en niet meer dan 250 ml smeerolie uit de motor wordt verloren tijdens het omslaan.

4.3 Luchtgekoelde motoren moeten zijn voorzien van een systeem om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten zijn aangebracht om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren in de reddingboot.

5. *Constructie en stootdempers*
Onverminderd het bepaalde in artikel 41, lid 1.6, moet een zelfrichtende, gedeeltelijk overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien, dat zeker wordt gesteld dat de reddingboot aan inzittenden bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s.

6. *Toebehoren*
In afwijking van het bepaalde in artikel 42, lid 3, moet een zelfrichtende, gedeeltelijk overdekte reddingboot automatisch zelflozend zijn.

Artikel 44. Geheel overdekte reddingboten

1. Naast het bepaalde in artikel 41, moeten geheel overdekte reddingboten voldoen aan het bepaalde in dit artikel.

2. *Overkapping*
Iedere geheel overdekte reddingboot moet zijn uitgerust met een waterdichte overkapping die de gehele reddingboot overdekt. De overkapping moet zo zijn uitgevoerd dat:

2.1 de inzittenden worden beschermd tegen hitte en kou;

2.2 toegang tot de reddingboot wordt geboden door luiken die waterdicht afgesloten kunnen worden;

2.3 de toegangsluiken op zodanige plaatsen zijn aangebracht dat handelingen voor het te water laten en weer terugzetten van de boot kunnen worden uitgevoerd zonder dat daarbij een van de inzittenden de overdekte ruimte behoeft te verlaten;

2.4 de toegangsluiken zowel van binnenuit als van buitenaf geopend en gesloten kunnen worden, en voorzien zijn van middelen om ze in open toestand vast te zetten;

2.5 het mogelijk is met de reddingboot te roeien;

2.6 deze, indien de reddingboot in omgekeerde toestand verkeert met de toegangsluiken gesloten en zonder lekkage van betekenis, de gehele massa van de reddingboot met volledige uitrusting en volle bezetting kan dragen;

2.7 aan iedere zijde vensters of doorzichtige panelen zijn aangebracht, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten wanneer de toegangsluiken gesloten zijn, zodat kunstlicht onnodig is;

2.8 de buitenkant een goed zichtbare kleur heeft en de binnenkant een kleur heeft die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

2.9 handgrepen zijn aangebracht die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen, en die steun geven bij in- en ontschepen;

2.10 personen vanaf een toegang hun zitplaatsen kunnen bereiken, zonder over doften of andere obstakels te moeten klimmen;

2.11 de inzittenden beschermd zijn tegen de gevolgen van gevaarlijke atmosferische onderdruk die door de motor kan worden veroorzaakt.

3. *Omslaan en weer oprichten*

3.1 Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo zijn ontworpen dat een persoon met een massa van 100 kg vast op zijn plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand verkeert.

3.2 De stabiliteit van de reddingboot moet zodanig zijn dat deze automatisch zelfrichtend is, indien zij beladen is met de volle of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting, alle toegangen en openingen waterdicht afgesloten zijn en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgesjord.

3.3 De reddingboot moet de volle bezetting en de volledige uitrusting kunnen dragen wanneer de reddingboot in de in artikel 41, lid 1.1, omschreven, beschadigde toestand verkeert, en de stabiliteit moet

zodanig zijn dat in het geval de reddingboot omslaat, zij automatisch een stand verkrijgt waarbij ontsnapping boven water voor de inzittenden mogelijk is.

3.4 Het ontwerp van de motoruitlaatpijpen, luchtkanalen en andere openingen moet zodanig zijn dat water buiten de motor wordt gehouden wanneer de reddingboot omslaat en zich weer opricht.

4. *Voortstuwing*

4.1 De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.

4.2 De motor en motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht, dan wel automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht. De brandstof- en smeersystemen moeten zodanig zijn uitgevoerd dat geen brandstofolie en niet meer dan 250 ml smeerolie uit de motor wordt verloren tijdens het omslaan.

4.3 Luchtgekoelde motoren moeten zijn voorzien van een systeem om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten aangebracht zijn om koellucht aan te zuigen uit en af te voeren in de reddingboot.

5. *Constructie en stootdempers*

Onverminderd het bepaalde in artikel 41, lid 1.6, moet een geheel overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien, dat zeker wordt gesteld dat de reddingboot aan inzittenden bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s.

6. *Reddingboten die door middel van vrije val te water worden gelaten*

6.1 Een reddingboot ingericht voor tewaterlating door middel van vrije val, moet zo zijn gebouwd dat zij in staat is aan inzittenden bescherming te bieden tegen schadelijke versnellingen als gevolg van het te water laten, met volle bezetting en volledige uitrusting, vanaf ten minste de maximum hoogte waarop de boot mag worden opgesteld boven de waterlijn behorende bij de geringste diepgang van het schip in zeewater, onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast van 10 graden en met een slagzij van het schip van 20 graden naar enige kant. Ingeval het een reddingboot betreft aan boord van een olietankschip, chemicaliëntanker of gastanker dient zij zulk een bescherming te bieden met een slagzij in de eindtoestand die groter is dan 20 graden indien berekend in overeenstemming met het Besluit voorkoming olieverontreiniging door Schepen (Stb. 1986,160) dan wel in overeenstemming met de nadere regels, bedoeld in artikel 130g van dit besluit.

6.2 Het bepaalde in artikel 41, leden 1.6 en 7.7, is niet van toepassing op een reddingboot ingericht voor tewaterlating door middel van vrije val.

Artikel 45. Reddingboten met een onafhankelijk luchttoevoersysteem

Naast het bepaalde in de artikelen 41 en 44 moet een reddingboot met een onafhankelijk luchttoevoersysteem zo zijn ingericht dat, wanneer zij vaartloopt met alle ingangen en openingen gesloten, de lucht in de reddingboot veilig in te ademen blijft en de motor ten minste 10 minuten normaal blijft lopen. Gedurende deze periode mag de atmosferische druk binnen de reddingboot nooit lager worden dan de atmosferische druk van de buitenlucht, of meer dan 20 mbar daarboven komen. Het systeem moet zijn voorzien van meters die te allen tijde de druk in het luchttoevoersysteem aangeven en die op goed zichtbare plaatsen zijn aangebracht.

Artikel 46. Brandbestendige reddingboten

1. Naast het bepaalde in de artikelen 41, 44 en 45 moet een brandbestendige reddingboot, in het water liggend, het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, bescherming kunnen bieden wanneer zij wordt blootgesteld aan een aanhoudende oliebrand die de reddingboot gedurende ten minste 8 minuten omhult.

2. *Watersproeisysteem*

Een reddingboot die ten behoeve van de brandbescherming is voorzien van een watersproeisysteem, moet aan de volgende eisen voldoen:

2.1 water voor het systeem moet door een zelfaanzuigende motorpomp uit zee worden verkregen. Het moet mogelijk zijn het sproeien van water over de buitenkant van de reddingboot, aan en af te zetten;

2.2 de zeewaterinlaat moet zo zijn aangebracht dat wordt voorkomen dat brandbare vloeistoffen vanaf het zeeoppervlak worden aangezogen; en

2.3 het systeem moet zo zijn ingericht dat het met zoet water kan worden doorgespoeld en dat het volledig afgetapt kan worden.

AFDELING V. HULPVERLENINGSBOTEN

Artikel 47. Hulpverleningsboten

1. *Algemene eisen*

1.1 Naast het bepaalde in dit artikel, moeten alle hulpverleningsboten voldoen aan het bepaalde in artikel 41, lid 1 tot en met lid 7.4, lid 7.6, lid 7.7, lid 7.9, lid 7.12 en lid 9.

1.2 Hulpverleningsboten mogen van een vaste constructie zijn of van een constructie van het opblaasbare type, of van een constructie waarin beide mogelijkheden gecombineerd zijn, en moeten:

1.2.1 een lengte hebben van ten minste 3,8 m en niet meer dan 8,5 m; en

1.2.2 ten minste vijf personen in zittende en een persoon in liggende houding kunnen dragen.

1.3 Hulpverleningsboten die zijn uitgevoerd als een combinatie van een vaste constructie en een constructie van het opblaasbare type, behoeven aan de volgende bepalingen van dit artikel slechts te voldoen voor zover het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dit bepaalt.

1.4 Tenzij de hulpverleningsboot voldoende zeeg heeft, moet de boot zijn voorzien van een boegbedekking die zich over ten minste 15 percent van de lengte uitstrekt.

1.5 Hulpverleningsboten moeten kunnen manoeuvreren bij een snelheid tot 6 zeemijl per uur en moeten gedurende ten minste 4 uur die snelheid kunnen aanhouden.

1.6 Hulpverleningsboten moeten voldoende handelbaar en manoeuvreerbaar zijn om bij zeegang personen uit het water te kunnen halen, reddingvlotten bij elkaar te kunnen brengen, en het grootste type reddingvlot dat aan boord is, beladen met volle bezetting en volledige uitrusting of een gelijkwaardige massa, met een vaart van ten minste 2 zeemijl per uur te kunnen slepen.

1.7 Een hulpverleningsboot moet met een binnenboord- of buitenboordmotor zijn uitgerust. Indien een buitenboordmotor is toegepast, mogen het roer en de helmstok een onderdeel van de motor vormen. In afwijking van het bepaalde in artikel 41, lid 6.1, kunnen buitenboordbenzinemotoren met een goedgekeurd brandstofsysteem worden toegepast in hulpverleningsboten, mits de brandstoftanks op bijzondere wijze tegen brand en explosie worden beschermd.

1.8 Er moeten permanente sleepvoorzieningen in de hulpverleningsboot zijn aangebracht en deze moeten sterk genoeg zijn om reddingvlotten bij elkaar te brengen of te slepen, als voorgeschreven in lid 1.6.

1.9 Hulpverleningsboten moeten zijn uitgerust met een berging voor kleinere uitrustingsstukken, die dicht is tegen weer en wind.

2. *Uitrusting van hulpverleningsboten*

2.1 Alle uitrustingsstukken van een hulpverleningsboot, met uitzondering van de boothaak die beschikbaar moet blijven om de boot af te houden, moeten in de hulpverleningsboot zijn vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij de handelingen voor het te water laten of het weer terugzetten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn, een zo gering mogelijke massa hebben en moeten op doeltreffende en compacte wijze zijn verpakt.

2.2 De normale uitrusting van een hulpverleningsboot moet bestaan uit:

2.2.1 voldoende drijvende riemen of pagaaien om in kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor iedere riem moeten er dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;

2.2.2 een drijvend hoosvat;

2.2.3 een nachthuis met een doelmatig kompas dat lichtgevend is of voorzien is van een doelmatige verlichting. Het kompas moet zijn voorzien van een geldig certificaat, afgegeven door een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkende deskundige als bedoeld in artikel 95 van dit besluit;

2.2.4 een drijfanker van voldoende grootte met een schokbestendige sleeplijn van ten minste 10 m lengte en een kaaiiijn die een goede greep biedt in natte toestand. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee;

2.2.5 een vanglijn van voldoende lengte en sterkte, bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel voorgeschreven in artikel 41, lid 7.7, gereedliggend aan de voorkant van de hulpverleningsboot;

2.2.6 een drijvende lijn van ten minste 50 m lengte, sterk genoeg om een reddingvlot te slepen als voorgeschreven in lid 1.6;

2.2.7 een waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede een stel reservebatterijen en een reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

2.2.8 een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;

2.2.9 een waterdichte verbandtrommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden, met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie voorgeschreven inhoud, en een nest opblaasbare spalken;

2.2.10 twee drijvende werplijnen van ten minste 30 meter lengte, waarvan het ene uiteinde is voorzien van een drijvende werpring en het andere uiteinde aan de boot is vastgemaakt;

2.2.11 een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

2.2.12 een doelmatige radarreflector of gelijkwaardig middel voor ontdekking door middel van radar;

2.2.13 hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan het bepaalde in artikel 34, voldoende voor 2 personen of 10 percent van het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd, welke van beide het grootste is;

2.2.14 doelmatige middelen om personen in staat te stellen vanuit het water in de boot te klimmen;

2.2.15 voldoende gereedschap voor kleinere reparaties aan de motor en de accessoires; en

2.2.16 een draagbaar brandblustoestel geschikt voor het blussen van oliebranden.

2.3 Naast de uitrusting voorgeschreven in lid 2.2, moet de normale uitrusting van iedere vaste hulpverleningsboot bestaan uit:

2.3.1 een boothaak;

2.3.2 een emmer; en

2.3.3 een mes of bijl.

2.4 Naast de uitrusting voorgeschreven in lid 2.2, moet de normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot in opgeblazen toestand bestaan uit:

2.4.1 een drijvend veiligheidsmes;

2.4.2 twee sponzen;

2.4.3 een doelmatige, met de hand te bedienen blaasbalg of pomp;

2.4.4 reparatiemateriaal in een geschikte houder, voor het herstellen van lekkages;

2.4.5 een veiligheidsboothaak;

2.4.6 een in bochten vastgebindselde grijplijn of voldoende handgrepen aan de binnenzijde van de boot; en

2.4.7 omkeerlijnen of andere middelen om de omgeslagen boot te keren.

3. *Aanvullende eisen voor hulpverleningsboten in opgeblazen toestand*

3.1 Het bepaalde in artikel 41, leden 1.3 en 1.5, is niet van toepassing op hulpverleningsboten in opgeblazen toestand.

3.2 Een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet zo zijn vervaardigd dat, wanneer deze aan zijn spruit of haak hangt:

3.2.1 hij voldoende sterk en stijf genoeg is om afgevierd en teruggehesen te kunnen worden met volle bezetting en volledige uitrusting;

3.2.2 hij sterk genoeg is om een belasting van 4 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting te doorstaan, bij een temperatuur van de omgeving gelegen tussen 17° C en 23° C met alle overdrukventielen gesloten; en

3.2.3 hij sterk genoeg is om een belasting van 1,1 maal de massa van de volle bezetting en volledige uitrusting te doorstaan, bij een temperatuur van de omgeving van minus 30° C met alle overdrukventielen open.

3.3 Hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten zo zijn vervaardigd dat ze bestand zijn tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee:

3.3.1 opgesteld op een open dek aan boord van een schip op zee; en

3.3.2 gedurende 30 dagen drijvend in alle toestanden van zeegang.

3.4 Naast het bepaalde in artikel 41, lid 9, moeten hulpverleningsboten in opgeblazen toestand gemerkt zijn met het serienummer, de naam of het handelsmerk van de fabrikant en de datum van fabricage.

3.5 Het drijfvermogen van een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet worden geleverd hetzij door een enkel drijflichaam onderverdeeld in ten minste vijf verschillende compartimenten van nagenoeg dezelfde inhoud, hetzij door twee verschillende drijflichamen die geen van beide groter zijn dan 60 percent van het totale volume. De drijflichamen moeten zo zijn ontworpen dat wanneer een van de compartimenten is beschadigd, de compartimenten die nog intact zijn, de hulpverleningsboot drijvend kunnen houden met het aantal personen waarvoor de hulpverleningsboot is bestemd, ieder met een massa van 75 kg en zittend op de normale plaats, met een positief vrijboord rondom de boot.

3.6 De buitenste drijflichamen van de hulpverleningsboot moeten in opgeblazen toestand een inhoud hebben van ten minste 0,17 m^3 voor elke persoon waarvoor de hulpverleningsboot is bestemd.

3.7 Ieder drijflichaam moet zijn voorzien van een terugslagklep ten behoeve van het opblazen met de hand en van middelen om het drijflichaam te laten leeglopen. Tenzij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie oordeelt dat een dergelijk middel niet noodzakelijk is, moet er tevens een overdrukventiel zijn aangebracht.

3.8 Aan de onderzijde van de bodem en op kwetsbare plaatsen aan de buitenzijde van een hulpverleningsboot van het opblaasbare type, moeten ten genoegen van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie schavielstrippen zijn aangebracht.

3.9 Indien de hulpverleningsboot met een spiegelplaat is uitgerust, mag deze niet verder naar binnen zijn aangebracht dan 20 percent van de lengte over alles van de hulpverleningsboot.

3.10 Er moeten doelmatige bevestigingspunten zijn aangebracht om de vanglijnen voor en achter, en de grijplijnen langs de binnenzijde en de buitenzijde van de boot aan te bevestigen.

3.11 Een hulpverleningsboot van het opblaasbare type moet te allen tijde in volledig opgeblazen toestand worden gehouden.

AFDELING VI. TEWATERLATINGS- EN INSCHEPINGSMIDDELEN

Artikel 48. Tewaterlatings- en inschepingsmiddelen

1. *Algemene eisen*

1.1 Ieder tewaterlatingsmiddel met inbegrip van al het vier- en hijsgerei, moet zo zijn uitgevoerd dat het volledig uitgeruste groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, die daarmee wordt bediend, met een kop- of stuurlast van 10 graden en met een slagzij van 20 graden naar enige kant, veilig afgevierd kan worden:

1.1.1 na het inschepen, voorgeschreven in artikel 22 of 28, met de volle bezetting; en

1.1.2 zonder personen in het groepsreddingmiddel of in de hulpverleningsboot.

1.2 In afwijking van het bepaalde in lid 1.1 moeten tewaterlatingsmiddelen voor de reddingboten van olietankschepen, chemicaliëntankers en gastankers, met een slagzij in de eindtoestand, berekend in overeenstemming met het Besluit voorkoming olieverontreiniging door Schepen (Stb. 1986, 160) dan wel in overeenstemming met de nadere regels, bedoeld in artikel 130g van dit besluit, die groter is dan 20 graden, kunnen worden gebruikt aan de lage kant bij de maximale slagzij in de eindtoestand.

1.3 Een tewaterlatingsmiddel mag, bij het afvieren van een groepsreddingmiddel of een hulpverleningsboot in de toestand omschreven in lid 1.1.1 of 1.1.2, alleen afhankelijk zijn van zwaartekracht of opgeslagen mechanische kracht die onafhankelijk is van de energievoorziening van het schip.

1.4 Een tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat het vanaf een plaats aan dek en vanaf één plaats in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot door een persoon in werking gesteld kan worden; het groepsreddingmiddel en de hulpverleningsboot moeten zichtbaar zijn voor degene die het tewaterlatingsmiddel aan dek bedient.

1.5 Ieder tewaterlatingsmiddel moet zo zijn geconstrueerd dat er een minimum aan onderhoud nodig is. Alle onderdelen die regelmatig onderhoud door de bemanning behoeven, moeten goed bereikbaar en gemakkelijk te onderhouden zijn.

1.6 De lierremmen van het tewaterlatingsmiddel moeten sterk genoeg zijn om:

1.6.1 een statische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,5 maal de maximale werkbelasting; en

1.6.2 een dynamische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,1 maal de maximale werkbelasting bij de maximale afviersnelheid.

1.7 Een tewaterlatingsmiddel met toebehoren, met uitzondering van de lierremmen, moet sterk genoeg zijn om een statische beproeving met een proefbelasting van ten minste 2,2 maal de maximale werkbelasting te doorstaan.

1.8 Structurele onderdelen en alle blokken, lopers, ogen, sluitingen, bevestigingen en alle andere benodigheden die in verband met het te water laten worden gebruikt, moeten zijn ontworpen met een minimum veiligheidsfactor gebaseerd op de vastgestelde maximum werkbelasting en de treksterkte van het materiaal dat voor de constructie werd toegepast. Voor alle structurele onderdelen van davits en lieren moet een minimum veiligheidsfactor van 4,5 en voor alle lopers, kettingen, sluitingen en blokken moet een minimum veiligheidsfactor van 6 worden toegepast.

1.9 Ieder tewaterlatingsmiddel moet, voor zover uitvoerbaar, ook bij ijsafzetting doeltreffend blijven werken.

1.10 Een tewaterlatingsmiddel voor een reddingboot moet die reddingboot met zijn bedieningsbemanning kunnen ophijsen.

1.11 Een tewaterlatingsmiddel moet zodanig zijn ingericht dat de inscheping in het groepsreddingmiddel, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 38, leden 4.2 en 4.3, en artikel 41, leden 3.1 en 3.2, mogelijk is.

2. *Tewaterlatingsmiddelen waarbij gebruik gemaakt wordt van lopers en lieren*

2.1 Lopers moeten van draaivrij en corrosiebestendig staaldraad zijn vervaardigd.

2.2 Tenzij een doeltreffende compensatie is aangebracht, moeten de lopers bij het gebruik van een meervoudige trommellier zo zijn ingericht dat zij bij het vieren met dezelfde snelheid van de trommel afwinden en dat ze bij het ophijsen gelijkmatig met dezelfde snelheid opwinden.

2.3 Ieder tewaterlatingsmiddel voor een hulpverleningsboot moet zijn uitgerust met een motorlier met een zodanig vermogen dat de hulpverleningsboot met volle bezetting en volledige uitrusting uit het water opgehesen kan worden.

2.4 Ten einde ieder groepsreddingmiddel en iedere hulpverleningsboot weer op te kunnen hijsen, moet er een doeltreffende handbediening zijn. Zwengels en tandwielen van de handbediening mogen niet meedraaien met de bewegende delen van de lier wanneer het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot wordt afgevierd of werktuiglijk wordt opgehesen.

2.5 Indien davits werktuiglijk binnenboord worden gehieuwd, moeten er veiligheden op worden aangebracht, die automatisch de drijfkracht uitschakelen voordat de davits de eindstand bereiken, om te vermijden dat de lopers of de davits overbelast worden, tenzij de motor zodanig is ontworpen dat een dergelijke overbelasting wordt voorkomen.

2.6 De snelheid waarmee het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot te water gelaten wordt, mag niet minder zijn dan die verkregen volgens de formule:

$$S = 0{,}4 + (0{,}02 \times H)$$

waarin S = afviersnelheid in meters per seconde
H = hoogte in meters vanaf de davitkop tot aan de waterlijn behorende bij de geringste diepgang van het schip in zeewater.

2.7 De maximale afviersnelheid wordt door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgesteld, met inachtneming van het ontwerp van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, de bescherming van de inzittenden tegen buitensporige krachten en de sterkte van de tewaterlatingsvoorzieningen, en rekening houdend met de traagheidskrachten bij een noodstop. Het tewaterlatingsmiddel moet zodanig zijn ingericht dat wordt verzekerd dat deze snelheid niet zal worden overschreden.

2.8 Ieder tewaterlatingsmiddel voor de hulpverleningsboot moet de hulpverleningsboot beladen met volle bezetting en volledige uitrusting met een snelheid van ten minste 0,3 m/s kunnen ophijsen.

2.9 Op ieder tewaterlatingsmiddel moeten remmen zijn aangebracht die het afvieren van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot kunnen stoppen en deze met volle bezetting en volledige uitrusting beladen veilig kunnen vasthouden; de remblokken moeten waar nodig worden beschermd tegen water en olie.

2.10 Met de hand bedienbare remmen moeten zo zijn aangebracht dat de rem altijd in werking staat, tenzij de bediener daarvan, of een mechanisme dat door de bediener in werking wordt gesteld, de rem in de afvier-stand houdt.

2.11 Onderblokken of enkele lopers mogen niet zijn voorzien van haken, anders dan veiligheidshaken.

3. *Tewaterlating door middel van vrij opdrijven*

Wanneer voor een groepsreddingmiddel een tewaterlatingsmiddel is voorgeschreven, terwijl het groepsreddingmiddel ook vrij moet kunnen opdrijven, moet de desbetreffende ontkoppeling van het groepsreddingmiddel op de opstellingsplaats automatisch zijn.

4. *Tewaterlating door middel van vrije val*

Ieder tewaterlatingsmiddel voor vrije val dat gebruik maakt van een hellend vlak, moet naast het bepaalde in lid 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

4.1 het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat de inzittenden van het groepsreddingmiddel tijdens de tewaterlating geen buitensporige krachten ondervinden;

4.2 het tewaterlatingsmiddel moet een vaste constructie zijn met een hellingshoek en een lengte, die groot genoeg zijn om er verzekerd van te zijn dat het groepsreddingmiddel voldoende vrij komt van het schip; en

4.3 het tewaterlatingsmiddel moet doeltreffend beschermd zijn tegen corrosie en zo zijn geconstrueerd dat brandopwekkende wrijving of vonkvorming door stoten tijdens de tewaterlating van het groepsreddingmiddel wordt voorkomen.

5. *Tewaterlating en inscheping met evacuatieglijbanen*

Ieder tewaterlatingsmiddel in de vorm van een evacuatieglijbaan moet, naast de van toepassing zijnde bepalingen in lid 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

5.1 de evacuatieglijbaan moet door één persoon bij de inschepingsplaats kunnen worden ontplooid; en

5.2 de evacuatieglijbaan moet bij harde wind en bij zeegang kunnen worden gebruikt.

6. *Tewaterlatingsmiddelen voor reddingvlotten*

Ieder tewaterlatingsmiddel voor reddingvlotten moet voldoen aan het bepaalde in de leden 1 en 2, met uitzondering van de bepalingen die betrekking hebben op het gebruik van zwaartekracht om het middel naar buiten te draaien, op het inschepen op de opstellingsplaats, en het weer ophijsen van het beladen reddingvlot. Het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat voortijdige ontkoppeling tijdens het afvieren wordt voorkomen, en dat het reddingvlot automatisch wordt ontkoppeld wanneer dit het water raakt.

7. *Inschepingsladders*

7.1 Er moeten handgrepen zijn aangebracht om een veilig overstappen van het dek op de bovenste treden van de ladder en omgekeerd te waarborgen.

7.2 De treden van de ladder moeten:

7.2.1 zijn vervaardigd van hardhout, zonder kwasten of andere onregelmatigheden, glad afgewerkt en vrij van scherpe randen en splinters, dan wel van geschikt materiaal met gelijkwaardige eigenschappen;

7.2.2 zijn voorzien van een doeltreffend anti-slip oppervlak, verkregen door groeven in lengterichting of door het aanbrengen van een goedgekeurde anti-slip laag;

7.2.3 niet minder dan 480 mm lang, 115 mm breed en 25 mm dik zijn, waarbij een anti-slip oppervlak of -laag niet meegerekend wordt; en

7.2.4 op gelijke afstanden van niet minder dan 300 mm en niet meer dan 380 mm van elkaar op zodanige wijze zijn bevestigd, dat zij de horizontale stand behouden.

7.3 De zijleiders van de ladder dienen aan elke zijde te bestaan uit twee onbeklede manilla-einden met een omtrek van ten minste 65 mm. Elk eind dient uit één stuk te bestaan zonder verbindingen beneden de bovenste trede. Ander materiaal kan worden gebruikt op voorwaarde dat de afmetingen, breeksterkte, verwering, rek- en grijpeigenschappen ten minste gelijkwaardig zijn aan die van manillatouwwerk. Alle touweinden dienen zo te zijn afgewerkt dat ze niet kunnen rafelen.

AFDELING VII. OVERIGE REDDINGMIDDELEN

Artikel 49. Lijnwerptoestellen

1. Ieder lijnwerptoestel moet voldoen aan de volgende eisen:

1.1 het moet een lijn met redelijke nauwkeurigheid kunnen wegschieten;

1.2 het moet zijn voorzien van ten minste vier projectielen die bij gunstige weersomstandigheden een lijn kunnen wegschieten over een afstand van ten minste 230 m;

1.3 het moet zijn voorzien van ten minste vier lijnen, ieder met een breeksterkte van ten minste 2 kN; en

1.4 het moet zijn voorzien van beknopte gebruiksaanwijzingen of pictogrammen, die duidelijk het gebruik van het lijnwerptoestel aangeven.

2. Het projectiel, in het geval van een door een pistool afgevuurd projectiel, of het projectiel en de lijn wanneer die een geheel vormen, moeten zijn geborgen in een waterbestendige houder. In het geval van een door een pistool afgevuurd projectiel moeten de lijnen en projectielen, tezamen met de ontstekingsmiddelen bovendien zijn geborgen in een verpakking die bescherming biedt tegen weersinvloeden.

Artikel 50. Algemeen alarminstallatie

De algemeen alarminstallatie moet bestaan uit een elektrische installatie die vanaf de brug en vanaf andere strategisch gelegen punten aan boord bediend kan worden, en waarmee in alle ruimten voor accommodatie en in ruimten waarin door de bemanning gewoonlijk wordt gewerkt, door middel van bellen, claxons of andere gelijkwaardige waarschuwingssystemen, het algemeen alarmsignaal gegeven kan worden. Dit algemeen alarmsignaal bestaat uit zeven of meer korte stoten, gevolgd door een lange stoot. De algemeen alarminstallatie moet worden gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron van het schip en door de elektrische noodkrachtbron, voorgeschreven in artikel 42, 43 of 43a van bijlage II. Het algemeen alarmsignaal moet vanaf de brug ook gegeven kunnen worden op de scheepsfluit of sirene.

AFDELING VIII. DIVERSEN

Artikel 51. Handboek voor opleiding

1. Het handboek voor opleiding, dat uit verschillende banden kan bestaan, dient instructies en informatie te bevatten, gesteld in gemakkelijk te begrijpen bewoordingen en waar mogelijk geïllustreerd, ten aanzien van de aan boord geplaatste reddingmiddelen en de beste overlevingsmethoden. In plaats van in dit handboek kan de informatie of enig deel daarvan ook met behulp van audio-visuele middelen worden verstrekt.

De volgende punten dienen uitvoerig te worden toegelicht:

1.1 het aandoen van reddinggordels en overlevingspakken;

1.2 het verzamelen op de daarvoor aangewezen plaatsen;

1.3 het inschepen in, het te water laten en het vrijkomen van de groepsreddingmiddelen en de hulpverleningsboten;

1.4 de manier waarop het groepsreddingmiddel vanuit dat middel te water wordt gelaten;

1.5 het ontkoppelen van de tewaterlatingsmiddelen;

1.6 de werkwijze en het gebruik van de middelen voor bescherming op de tewaterlatingsplaatsen, voor zover van toepassing;

1.7 de verlichting van de tewaterlatingsplaatsen;

1.8 het gebruik van alle overlevingsuitrusting;

1.9 het gebruik van alle ontdekkingsmiddelen;

1.10 met behulp van illustraties, het gebruik van radio-apparatuur voor reddingmiddelen;

1.11 het gebruik van drijfankers;

1.12 het gebruik van motor en accessoires;

1.13 het terughijsen van de groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten, plaatsen en sjorren daarbij inbegrepen;

1.14 de gevaren van blootstelling aan weer en zee en de noodzaak van warme kleding;

1.15 het op de beste wijze gebruiken van de voorzieningen van de groepsreddingmiddelen ten behoeve van overleving;

1.16 de manieren van redding van drenkelingen uit zee, waarbij inbegrepen het gebruik van helicopterreddinguitrusting (stroppen, manden, draagbaren), reddingboeien met broeking, overige reddingapparatuur gebruikt vanaf de wal en het lijnwerptoestel van het schip;

1.17 alle andere activiteiten die de alarmrol en de instructies voor noodgevallen aangeven; en

1.18 aanwijzingen voor noodreparaties van de reddingmiddelen.

Artikel 52. Instructies voor onderhoud aan boord

1. Instructies voor het onderhoud van reddingmiddelen aan boord moeten gemakkelijk te begrijpen zijn, waar mogelijk geïllustreerd zijn en al naar gelang de volgende gegevens voor elk reddingmiddel omvatten:

1.1 een controlelijst, te gebruiken wanneer de inspecties voorgeschreven in artikel 19, lid 7, worden verricht;

1.2 aanwijzingen ten behoeve van onderhoud en reparaties;

1.3 schema voor periodiek onderhoud;

1.4 schematische voorstelling van smeerpunten en aanbevolen smeermiddelen;

1.5 een lijst met vervangbare onderdelen;

1.6 een lijst met adressen waar reserve-onderdelen verkregen kunnen worden; en

1.7 een logboek voor het aantekenen van inspecties en onderhoud.

Artikel 53. Alarmrol en instructies voor noodgevallen

1. De alarmrol moet bijzonderheden bevatten inzake het algemeen alarmsignaal, voorgeschreven in artikel 50, en moet tevens de maatregelen aangeven die door bemanning en passagiers genomen moeten worden wanneer dit signaal gegeven wordt. Op de alarmrol moet ook aangegeven worden hoe het sein «schip verlaten» wordt gegeven.

2. Op de alarmrol moeten de taken worden vermeld die aan de verschillende bemanningsleden worden opgedragen, waaronder:

2.1 het sluiten van de waterdichte deuren, brandwerende deuren, afsluiters, spuigaten, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten en overige soortgelijke openingen in het schip;

2.2 het uitrusten van groeps- en overige reddingmiddelen;

2.3 het gereed maken en te water laten van groepsreddingmiddelen;

2.4 het gereed maken van andere reddingmiddelen in het algemeen;

2.5 het verzamelen van passagiers;

2.6 het gebruik van communicatiemiddelen;

2.7 het bemannen van de brandweerploegen die aangewezen zijn om branden te bestrijden; en

2.8 bijzondere taken, opgedragen in verband met het gebruik van de brandbestrijdingsuitrusting en -installaties, met inachtneming van de instructies in de brandbeveiligingsplannen of -boekjes van het schip.

3. Op de alarmrol moet aangegeven zijn welke officieren aangewezen zijn om er voor te zorgen dat de redding- en brandbestrijdingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik worden gehouden.

4. Op de alarmrol moeten plaatsvervangers aangegeven zijn voor de belangrijkste personen, indien deze niet tot handelen in staat zouden zijn, rekening houdende met het gegeven dat verschillende noodsituaties verschillende maatregelen noodzakelijk maken.

5. Op de alarmrol moeten de aan de bemanning opgedragen taken in noodsituaties ten aanzien van de passagiers worden aangegeven.

Deze taken moeten onder meer omvatten:

5.1 het waarschuwen van de passagiers;

5.2 het erop toezien dat zij voldoende gekleed zijn en dat zij hun reddinggordels goed hebben aangedaan;

5.3 het verzamelen van de passagiers op hun verzamelplaatsen;

5.4 het bewaren van de orde in de gangen en op de trappen en het uitoefenen van toezicht op de verplaatsing van de passagiers; en

5.5 het er voor zorgen dat een voorraad dekens naar de groepsreddingmiddelen wordt gebracht.

6. De alarmrol moet zijn opgemaakt voordat het schip een reis onderneemt. Nadat de alarmrol eenmaal is opgemaakt, moet, wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning wijziging van de alarmrol noodzakelijk maakt, de rol worden herzien of een nieuwe rol worden opgemaakt.

7. Het model van de alarmrol moet zijn ingericht overeenkomstig het model, vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

De alarmrol van passagiersschepen moet ter keuring worden ingediend bij het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

E. In **bijlage XIII** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. **Artikel 1** komt te luiden:

Artikel 1. Omschrijvingen

Voor de toepassing van deze bijlage wordt, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, verstaan onder:

a. bestaande installatie:

(i) een installatie die in zijn geheel voor 1 september 1984 aan boord van een schip is opgesteld, dan wel

(ii) een installatie waarvan een gedeelte voor 1 september 1984 aan boord van een schip is opgesteld en waarvan het resterende gedeelte bestaat uit onderdelen, aangebracht ter vervanging van gelijksoortige onderdelen, of uit onderdelen die voldoen aan het bepaalde in deze bijlage;

b. nieuwe installatie:

elke installatie die geen bestaande installatie is;

c. noodradiobaken:

een station in de Maritieme Mobiele Radiodienst, waarvan de uitzendingen bedoeld zijn om opsporings- en reddingsacties te vergemakkelijken.

2. In **artikel 12**, tiende lid, onder c, wordt de zinsnede «kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie afwijking toestaan» vervangen door: kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vrijstelling verlenen.

3. In **artikel 13** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. in het eerste lid wordt de zinsnede «het eerste lid van artikel 8 van bijlage XI van dit besluit» vervangen door: artikel 6, lid 2.2, van bijlage XIA van dit besluit;

b. in het achtste lid, wordt de zinsnede «in het zesde lid van artikel 8 van bijlage XI van dit besluit» vervangen door: in artikel 41, lid 8.29, van bijlage XIA van dit besluit.

4. In artikel 14 worden de volgende wijzigingen aangebracht:
a. het opschrift komt te luiden:
Draagbare radiotoestellen voor groepsreddingmiddelen
b. in het eerste lid wordt de zinsnede «Het ingevolge artikel 83 van dit besluit» vervangen door: Het ingevolge artikel 6, lid 2.1, van bijlage XIA van dit besluit
c. het zevende lid komt te luiden:
7. De antenne moet van het zelfdragende type zijn.

5. Na artikel 14 worden de nieuwe artikelen 14a, 14b en 14c ingevoegd, luidende:

Artikel 14a. Noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen

1. Noodradiobakens die volgens het bepaalde in artikel 6, lid 2.3, van bijlage XIA van dit besluit in groepsreddingmiddelen moeten kunnen worden meegevoerd, moeten zodanig kunnen uitzenden dat daardoor vliegtuigen in staat zijn de groepsreddingmiddelen te lokaliseren; tevens mogen zij uitzenden ten behoeve van waarschuwingsdoeleinden.
2. Noodradiobakens moeten ten minste seinen kunnen uitzenden die voldoen aan de van toepassing zijnde normen en aanbevolen praktijk van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO); die seinen moeten worden uitgezonden hetzij afwisselend, hetzij gelijktijdig, op de frequentie 121,5 MHz en 243,0 MHz.
3. Noodradiobakens moeten:
a. een goed zichtbare kleur hebben, zodanig zijn ontworpen dat zij kunnen worden gebruikt door een onervaren persoon, en zodanig zijn vervaardigd dat zij gemakkelijk kunnen worden beproefd en onderhouden. Met inachtneming van de beproevingsprocedures, moet het niet nodig zijn dat de batterijen met tussenpozen van minder dan 12 maanden moeten worden vervangen;
b. waterdicht zijn, kunnen drijven en vanaf een hoogte van ten minste 20 m in het water geworpen kunnen worden zonder dat daarbij beschadiging optreedt;
c. uitsluitend met de hand in of buiten werking kunnen worden gesteld;
d. draagbaar, licht in gewicht en compact zijn;
e. voorzien zijn van een aanwijzing dat seinen worden uitgezonden;
f. hun voeding verkrijgen van een batterij die een integraal onderdeel is van het toestel, en die voldoende capaciteit heeft om het toestel gedurende 48 uur te laten werken. De uitzendingen mogen onderbroken zijn. Bij het vaststellen van de zendcyclus moet rekening worden gehouden met de kans op een goed uitvoerbare «homing», de noodzaak om blokkering van de frequentie te vermijden en de noodzaak te voldoen aan de voorschriften van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO); en
g. worden beproefd met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden, waarbij, indien noodzakelijk, de batterij kan worden vervangen.

Artikel 14b. Periodieke keuring van noodradiobakens

De ingevolge het bepaalde in artikel 6, lid 2.3, van bijlage XIA van dit besluit voorgeschreven noodradiobakens moeten met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden worden gekeurd, waarbij, indien noodzakelijk, de batterij kan worden vervangen. Het Hoofd van de Scheepvaartinspectie kan echter deze periode verlengen tot ten hoogste 17 maanden in gevallen waarin hij dat juist en redelijk acht.

Artikel 14c. Portofoon voor groepsreddingmiddelen

1. De portofoon voor groepsreddingmiddelen, voorgeschreven in artikel 6, lid 2.4, van bijlage XIA van dit besluit, moet zodanig zijn ontworpen dat het toestel in een noodsituatie kan worden gebruikt door een onervaren persoon.

2. De portofoon moet draagbaar zijn en voor communicatie aan boord gebruikt kunnen worden.

3. De portofoon moet voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften die in het Radioreglement zijn gesteld ten aanzien van apparatuur voor gebruik aan boord in de Maritieme Mobiele Radiodienst en moet kunnen werken op de kanalen, aangegeven in het Radioreglement, en op de kanalen die door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden voorgeschreven. Indien de portofoon kan werken op de bij kanaal 16 behorende frequentie in de VHF-band, moeten maatregelen zijn genomen om ongewilde overschakeling naar kanaal 16 te voorkomen.

4. De portofoon moet gevoed worden door een batterij die voldoende capaciteit heeft om het toestel gedurende 4 uur te laten werken met een zendcyclus van 1 : 9.

5. Gedurende de reis moet de portofoon in deugdelijke toestand worden gehouden en moet, wanneer nodig, de batterij volledig opgeladen of vervangen worden.

F. In **bijlage XV** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. In **artikel 1** wordt de zinsnede «aan het bepaalde in het derde lid van artikel 6 van bijlage IV» vervangen door: aan het bepaalde in artikel 18, vierde lid, van bijlage IV.

2. In **artikel 3**, vijfde lid, wordt de zinsnede «aan het bepaalde in artikel 27 van bijlage VII van dit besluit» vervangen door: aan het bepaalde in artikel 45c, derde lid, van bijlage II van dit besluit.

3. In **artikel 5**, vierde lid, wordt de zinsnede «aan het bepaalde in artikel 27 van bijlage VII van dit besluit» vervangen door: aan het bepaalde in artikel 45c, derde lid, van bijlage II van dit besluit.

G. **Bijlage XVII** komt te luiden:

BIJLAGE XVII. VERVOER VAN VERPAKTE OF GESTORTE GEVAARLIJKE STOFFEN

Artikel 1. Toepassing

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is deze bijlage van toepassing op gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 130 van dit besluit, die in verpakte of gestorte vorm worden geladen, vervoerd en gelost in en uit passagiers- en vrachtschepen.

Artikel 2. Verpakking

1. De verpakking van gevaarlijke stoffen moet:

1.1 goed zijn uitgevoerd en in goede staat verkeren;

1.2 van zodanige samenstelling zijn dat elk binnenoppervlak waarmede de inhoud in aanraking kan komen, niet op een gevaarlijke wijze kan reageren met de stof die wordt vervoerd of daardoor wordt aangetast;

1.3 in staat zijn de normale behandeling en het vervoer over zee te doorstaan.

2. Waar het noodzakelijk is bij de verpakking van vloeistoffen in houders absorberend materiaal of materiaal dat beschermt tegen schokken, te gebruiken, moet dat materiaal:

2.1 in staat zijn het gevaar waartoe de vloeistof aanleiding kan geven, tot een minimum te beperken;

2.2 zodanig zijn aangebracht, dat beweging van de binnenverpakking ten opzichte van de buitenverpakking wordt voorkomen en de binnenverpakking geheel met het materiaal omgeven is en blijft;

2.3 waar redelijkerwijs mogelijk, van voldoende hoeveelheid zijn om de vloeistof te absorberen in het geval dat de houder breekt.

3. Houders die gevaarlijke vloeistoffen bevatten, moeten bij de vultemperatuur een zodanig voldoende vrije ruimte hebben, dat de hoogste temperatuur die in de loop van normaal vervoer kan optreden, kan worden ondergaan.

4. Gasflessen of andere houders die gassen onder druk bevatten, moeten doelmatig zijn geconstrueerd, beproefd en onderhouden en op de juiste wijze zijn gevuld.

5. Lege, niet gereinigde houders die eerder zijn gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, moeten voldoen aan de bepalingen voor gevulde houders, tenzij doelmatige voorzieningen zijn getroffen om elk gevaar op te heffen.

Artikel 3. Merken en gevaarsetiketten

1. Ieder collo dat een gevaarlijke stof bevat, moet duurzaam zijn gemerkt met de juiste technische benaming van de stof; handelsnamen mogen niet als enige benaming worden gebezigd.

2. Ieder collo dat een gevaarlijke stof bevat, moet op een duidelijk zichtbare plaats zijn voorzien van een aangehecht of opgedrukt gevaarsetiket, op zodanige wijze dat de gevaarlijke aard van de stof duidelijk opvalt.

3. De methode waarop colli die gevaarlijke stoffen bevatten, zijn gemerkt met de juiste technische benaming en zijn voorzien van het gevaarsetiket, moet zodanig zijn dat deze informatie nog herkenbaar is op colli die ten minste 3 maanden onderdompeling in zeewater hebben doorstaan; bij het bepalen van zulk een geschikte methode van merken en etiketteren moet rekening worden gehouden met de duurzaamheid van de gebruikte materialen en met het uitwendige oppervlak van de colli.

4. Ieder collo dat een gevaarlijke stof bevat, moet afzonderlijk worden gemerkt. Tevens moet ieder collo afzonderlijk worden geëtiketteerd, met uitzondering van:

4.1 colli die gevaarlijke stoffen bevatten, die slechts weinig gevaarlijk zijn, of colli die gevaarlijke stoffen in kleine hoeveelheden bevatten, als nader aangegeven in het Handboek Gevaarlijke Stoffen, bedoeld in artikel 130e van dit besluit; of

4.2 indien bijzondere omstandigheden daartoe aanleiding geven, colli die in grotere eenheden worden gestuwd en behandeld, waarbij deze eenheden zijn geëtiketteerd.

Artikel 4. Bescheiden

1. In alle bescheiden die verband houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, moet de juiste technische benaming worden gebezigd en de juiste omschrijving worden gegeven, die in overeenstemming is met de in artikel 130 van dit besluit vermelde klasse-indeling. Handelsnamen mogen niet als enige benaming worden gebezigd.

2. De door de verscheper opgemaakte ladingpapieren moeten inhouden of zijn vergezeld van een ondertekend certificaat of een ondertekende verklaring, dat de voor verscheping aangeboden partij deugdelijk is verpakt, gemerkt en geëtiketteerd, voor zover van toepassing, en zich in een deugdelijke toestand voor vervoer bevindt.

3. Elk schip dat gevaarlijke stoffen vervoert, moet een speciale lijst of manifest aan boord hebben, waarin in overeenstemming met de in artikel 130 van dit besluit vermelde klasse-indeling, de gevaarlijke stoffen aan boord en de plaats waar deze zich bevinden, worden omschreven. In plaats van zulk een speciale lijst of manifest kan een gedetailleerd stuwplan worden gebezigd, waarin naar klasse en plaats van stuwage alle aan boord aanwezige gevaarlijke stoffen zijn aangegeven.

Artikel 5. Stuwagevoorschriften

1. Gevaarlijke stoffen moeten veilig en op doelmatige wijze, in overeenstemming met de eigenschappen van de stoffen, worden gestuwd. Stoffen die elkaar niet verdragen, moeten op zodanige afstand van elkaar worden gestuwd, dat redelijkerwijs de stoffen niet met elkaar in aanraking kunnen komen.

2. Ontplofbare stoffen en voorwerpen, uitgezonderd munitie, die een ernstig gevaar kunnen opleveren, moeten worden gestuwd in een kruitkamer die tijdens de reis goed gesloten en op slot moet worden gehouden. Zulke stoffen en voorwerpen moeten voldoende ver van ontstekingsmiddelen worden gestuwd. Elektrische uitrusting en kabels in een ruimte waarin ontplofbare stoffen of voorwerpen worden vervoerd, moeten zodanig zijn ontworpen en worden gebruikt, dat zij geen brand of ontploffing kunnen veroorzaken.

3. Verpakte gevaarlijke stoffen die gevaarlijke dampen kunnen afgeven, moeten in een mechanisch geventileerde ruimte of aan dek worden gestuwd. Gestorte gevaarlijke stoffen die gevaarlijke dampen kunnen afgeven, moeten in een goed geventileerde ruimte worden gestuwd.

4. Op schepen waarmee ontvlambare vloeistoffen of gassen worden vervoerd, moeten, indien noodzakelijk, bijzondere voorzorgsmaatregelen worden getroffen tegen brand of explosie.

5. Stoffen die aan spontane verhitting of aan broei of zelfontbranding onderhevig kunnen zijn, mogen niet worden vervoerd tenzij doeltreffende voorzorgsmaatregelen zijn genomen om de kans dat brand zal uitbreken tot een minimum terug te brengen.

Artikel 6. Ontplofbare stoffen aan boord van passagiersschepen

1. Aan boord van passagiersschepen mogen slechts de volgende ontplofbare stoffen en voorwerpen worden vervoerd:

1.1 veiligheidspatronen en veiligheidsvuurkoorden;

1.2 kleine hoeveelheden ontplofbare stoffen of voorwerpen, met een maximum totale netto massa van 10 kg;

1.3 noodsignalen voor gebruik aan boord van schepen of luchtvaartuigen, met een maximum totale massa van 1000 kg;

1.4 vuurwerken waarvan onwaarschijnlijk is dat zij op heftige wijze zullen exploderen; dit is echter niet toegestaan op passagiersschepen die passagiers vervoeren waarvoor geen slaapplaats beschikbaar is.

2. In afwijking van het bepaalde in lid 1 kan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie toestaan dat grotere hoeveelheden of andere soorten ontplofbare stoffen of voorwerpen worden vervoerd aan boord van een passagiersschip, wanneer daartoe bijzondere en naar zijn oordeel voldoende veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.

H. In **Bijlage XXII** worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. artikel 3, onderdeel a, onder 9°, komt te luiden:
9°. een draagbaar radiotoestel voor groepsreddingmiddelen te gebruiken;
2. in artikel 3, onderdeel 5, wordt de zinsnede
««man over boord»boten» vervangen door: hulpverleningsboten.

ARTIKEL III. OVERGANGSBEPALINGEN

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn op schepen gebouwd voor 1 juli 1986, de bepalingen van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij dit besluit, met betrekking tot de constructie en inrichting, voor zover deze afwijken van die welke waren voorgeschreven voor deze wijziging, alleen van toepassing voor zover dit naar het oordeel van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie praktisch uitvoerbaar en redelijk is.

2. De uit het bepaalde in het eerste lid voortvloeiende veranderingen van de constructie en inrichting van in dat lid bedoelde schepen, moeten, in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, worden uitgevoerd bij belangrijke reparaties en vernieuwingen aan het casco, bij ingrijpende veranderingen in de accommodatie, bij het vernieuwen van installaties en bij andere daartoe geëigende gelegenheden. Deze schepen mogen ten gevolge van het ondergaan van een reparatie of een verandering niet in geringere mate aan de voorschriften van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij dit besluit voldoen dan zij voor de reparatie of de verandering deden.

3. In het geval dat bepalingen van het Schepenbesluit 1965 zoals gewijzigd bij dit besluit, tot gevolg hebben dat de uitrusting van een schip als bedoeld in het eerste lid moet worden aangevuld, vervangen dan wel aangepast:

a. moet de aanvulling van de uitrusting uiterlijk 1 mei 1988 aan boord aanwezig zijn;

b. moet de vervanging van de uitrustingsartikelen plaatsvinden bij vernieuwing van de betreffende artikelen of wanneer deze grote reparaties vereisen;

c. moet de verdere aanpassing van de uitrusting plaatsvinden in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State van het Koninkrijk.

's-Gravenhage, 9 april 1987

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *veertiende* mei 1987

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

De Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft tijdens de achtenveertigste zitting op 17 juni 1983 te Londen, bij resolutie MSC. 6 (48) en in overeenstemming met artikel VIII, (b), (iv), van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage (Trb. 1976, 157) (Solas 74), wijzigingen aangenomen van een aantal hoofdstukken van de Bijlage bij het Verdrag (Trb. 1985, 155).

Bedoelde wijzigingen zijn door de drieëndertig ter zitting aanwezige Verdragsluitende Regeringen aanvaard en treden ingevolge het bepaalde in Artikel VIII, (b), (vii), (2), van het Verdrag, op 1 juli 1986 in werking. Dit houdt in dat het Koninkrijk der Nederlanden als partij bij het Verdrag, nu ook op grond van artikel I van dat Verdrag verplicht is om de aangenomen wijzigingen in de daarvoor bestemde wetgeving te verwerken.

De onderwerpelijke amendementen van de Bijlage bij het Verdrag, hierna te noemen de 1983-amendementen op Solas 74, bestaan uit wijzigingen van de Hoofdstukken II-1 (Constructie-waterdichte indeling en stabiliteit, werktuiglijke inrichtingen en elektrische installaties) en II-2 (Constructie-bescherming tegen, opsporing en bestrijding van brand), een algehele vervanging van de Hoofdstukken III (Reddingmiddelen) en VII (Vervoer van gevaarlijke stoffen), alsmede aanvullingen op Hoofdstuk IV (Radiotelegrafie en radiotelefonie).

De onderhavige wijziging van het Schepenbesluit 1965 en de bijlagen (Stb. 367) beoogt de aanpassing van dat besluit aan de bovengenoemde amendementen.

Bij de algehele vervanging van de Hoofdstukken III en VII bij de 1983-amendementen op Solas 74 heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van IMO haar beleid ten aanzien van het gebruik van eenheden en de nummering van de voorschriften voortgezet.

Zoals reeds eerder ingevoerd in de Hoofdstukken II-1 en II-2, is men nu ook voor wat betreft de Hoofdstukken III en VII overgegaan op het gebruik van SI-eenheden, volgens het Internationale Stelsel van Eenheden, in plaats van het metrieke en imperiale stelsel van eenheden, en op het systeem van decimale nummering van de Voorschriften en onderdelen daarvan.

Genoemde geamendeerde Hoofdstukken III en VII van Solas 74 zijn zo veel mogelijk integraal opgenomen in de bijlagen XIA en XVII van het Schepenbesluit 1965. Zoals eerder toegelicht bij de voorgaande wijziging van het Schepenbesluit 1965 (Koninklijk besluit van 18 december 1985, Stb.736), ligt hieraan ten grondslag de noodzakelijkheid om aan de vele gebruikers van beide instrumenten zoveel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over de internationale bepalingen, de nationale uitvoering daarvan en de mogelijke verschillen daartussen. Om die reden is ook bij deze wijziging het gebruik van SI-eenheden in die bijlagen overgenomen en het decimale nummeringssysteem gehandhaafd.

Aan de wijzigingen van de Hoofdstukken II-1 en II-2 en de aanvullingen op Hoofdstuk IV van Solas 74 is uitvoering gegeven door de wijziging van een aantal artikelen van het Schepenbesluit 1965, onderscheidenlijk van de bijlagen II, IV en XIII van dat besluit.

Genoemde wijzigingen van het Schepenbesluit 1965 en de bijlagen hebben ook de wijziging van een groot aantal andere artikelen van het besluit wenselijk gemaakt, hetzij omdat de verwijzingen moesten worden aangepast, hetzij in verband met de systematiek of de toepasselijkheid.

Van deze gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om enkele overige, noodzakelijk gebleken wijzigingen in het Schepenbesluit 1965 aan te brengen. In het artikelsgewijze gedeelte van deze toelichting wordt hierop, en op het gestelde in de vorige alinea, nog nader ingegaan.

Tot slot dient in dit algemeen gedeelte vermeld te worden dat de voorliggende wijzigingen tot stand zijn gekomen in nauw overleg en in overeenstemming met de werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeevaart en de Stichting van de Nederlandse Visserij.

Toepasselijkheid in Aruba

Nu Aruba door de wijziging van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (Stb. 1985, 452) met ingang van 1 januari 1986 de hoedanigheid van land in het Koninkrijk heeft verkregen, zou de vraag kunnen rijzen in hoeverre dit besluit mede van toepassing is in Aruba. Voor de beantwoording van deze vraag kan worden verwezen naar artikel III van de Rijkswet van 23 juli 1985 tot wijziging van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, houdende losmaking van Aruba uit het staatsverband van de Nederlandse Antillen (Stb. 1985, 452). In deze overgangsbepaling wordt geregeld dat, waar in bepalingen op het tijdstip van inwerkingtreding van de rijkswet reeds bestaande rijkswetten, wetten, algemene maatregelen van rijksbestuur, algemene maatregelen van bestuur en daarop gebaseerde regelingen en besluiten melding wordt gemaakt van de Nederlandse Antillen, daaronder mede wordt begrepen Aruba, zolang die bepalingen niet met de rijkswet in overeenstemming zijn gebracht.

Aangezien deze operatie voor wat de scheepvaartwetgeving aangaat, nog niet is afgerond, kan voor wat betreft het Schepenbesluit 1965, inclusief de wijzigingen daarvan, vertrouwd worden op de werking van deze overgangsbepaling.

Overigens betreft het hier meer een theoretische aangelegenheid, daar er op het ogenblik nog geen Arubaanse schepen bestaan, waarop het Schepenbesluit 1965 van toepassing zou zijn.

Deregulering

Het onderhavige besluit is bekeken op zijn dereguleringsaspecten.

Hierover kan het volgende worden opgemerkt. Zoals in het gedeelte Algemeen reeds is uiteengezet, betreft het hier een wijziging van het Schepenbesluit 1965, grotendeels ter aanpassing aan de zogenaamde 1983-amendementen op SOLAS '74, die op 1 juli 1986, ook voor het Koninkrijk der Nederlanden, in werking treden. Bij de uitvoering is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de letterlijke tekst van de bedoelde amendementen, ook al om de internationale toegankelijkheid te vergemakkelijken. Voorts zijn nog enige kleine wijzigingen aangebracht die niet rechtstreeks uit de amendementen op het SOLAS-verdrag voortkomen, maar waarvan opneming in de regelgeving zo nuttig wordt geacht, dat de eruit voortvloeiende lasten ongetwijfeld aanvaardbaar zijn. Als voorbeeld kan worden verwezen naar de wijzigingen, genoemd in artikel I, onderdelen D en F.

Nieuwe organen behoeven voor de uitvoering niet in het leven te worden geroepen, terwijl er ook geen nieuwe bestuursinstrumenten nodig zijn.

Niet ontkend kan worden dat er voor het betreffende bedrijfsleven, de scheepsbouwers en de reders, wel enige lasten uit voortvloeien, bij de bouw van nieuwe zeeschepen zal immers met de nieuwe voorschriften rekening moeten worden gehouden, terwijl de uitrusting van bestaande schepen enige aanpassing behoeft. Van de andere kant wordt daar een verhoogde veiligheid (de belangrijkste doelstelling van de Schepenwet) voor terugverkregen.

Bovendien is het zo dat de verplichtingen van SOLAS '74 internationaal gelden, zodat de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven niet eenzijdig nadelig wordt beïnvloed.

Zoals eerder gemeld is met het betrokken bedrijfsleven nauw overleg gevoerd en zijn de wijzigingen in overeenstemming met de werkgevers-werknemersorganisaties in de zeevaart tot stand gekomen.

Voor de overheid, met name voor het justitieel apparaat, vloeien uit het onderwerpelijke besluit geen extra lasten voort.

Systematiek

In het wijzigingsbesluit is de navolgende indeling aangehouden.

Artikel I bevat de wijzigingen in de artikelen van het Schepenbesluit 1965 zelf.

Artikel II bevat de wijzigingen in de bijlagen I, II, IV, XIII, XV, XVII en XXII, alsmede de toevoeging van een nieuwe bijlage XIA.

Artikel III bevat de overgangsbepalingen.

Artikel IV geeft aan hoe de inwerkingtreding is geregeld.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, A

De wijziging van de omschrijving van «korte internationale reis» in artikel 1 van het Schepenbesluit 1965 vloeit voort uit de overeenkomstige gewijzigde internationale definitie zoals die is opgenomen in Voorschrift III/3.16 van de 1983-amendementen op Solas 74.

De wijziging houdt in concreto in, dat nu ook gesteld wordt dat de terugreis de 600 zeemijlen niet mag overschrijden, terwijl tevens een verduidelijking van het begrip «uiteindelijke haven van bestemming» is toegevoegd.

Het overbrengen van deze omschrijving van genoemd artikel 1 naar de bijlage XI van het Schepenbesluit 1965, in verband met de gewenste conformiteit van deze bijlage aan Hoofdstuk III van de 1983-amendementen op Solas 74, was niet mogelijk, omdat het begrip «korte internationale reis» ook in artikelen van het Schepenbesluit 1965 zelf wordt gebruikt.

Artikel I, B

De wijziging van artikel 10 van het Schepenbesluit 1965 houdt in dat het oorspronkelijke tweede lid van dat artikel is vervallen.

Hierdoor zijn nu dezelfde regels voor het onderzoek van stoom- en damptoestellen van toepassing op zowel schepen geregistreerd in Nederland, als op schepen geregistreerd in de Nederlandse Antillen. De Landsverordening van 25 juni 1953 (P.B. 109)[1] kende namelijk enigszins afwijkende regels voor laatstgenoemde categorie schepen. Deze Landsverordening wordt op dit punt aangepast door de regering van de Nederlandse Antillen, op wier verzoek deze wijziging is opgenomen.

Artikel I, C

Het oorspronkelijke artikel 43 van het Schepenbesluit 1965 bevatte voorschriften voor vul-, peil- en luchtpijpen. Om redenen zoals uiteengezet in de toelichting bij Artikel I, D, behoefden de voorschriften voor peilpijpen een nadere aanpassing en uitwerking, waarbij gekozen is voor het onderbrengen van deze aangepaste voorschriften in een nieuw ingevoegd artikel 43a van het Schepenbesluit 1965. Het huidige artikel 43 van dat besluit bevat nu alleen nog de oorspronkelijke voorschriften voor vul- en luchtpijpen, met dien verstande dat het gestelde ten aanzien van overvloeitanks is geharmoniseerd met de voorschriften ter zake van de klassebureaus, terwijl ook enkele wijzigingen van redactionele aard zijn aangebracht.

[1] Laatstelijk gewijzigd bij Landsverordening van 11 maart 1968 (P.B. 39).

Artikel I, D

Aan zijn uitspraak no. 3/1984 (bijvoegsel van de Nederlandse Staatscourant van 25 januari 1984, nr. 18, betreffende een scheepsramp overkomen aan een Nederlandse bulkcarrier) verbond de Raad voor de Scheepvaart de lering dat het belang van het dagelijks peilen van tanks, kofferdammen en vullings niet mag worden onderschat, en dat het peilen, wanneer dit aan dek moet geschieden, niet dan in extreme weersomstandigheden mag worden uitgesteld.

Deze lering vormde de aanleiding om de regelgeving op dit gebied te herzien, daar de oorspronkelijke bepalingen van het Schepenbesluit 1965 slechts regels gaven voor het treffen van voorzieningen om te peilen (met de hand, aan dek) en voor het aantekenen van de peilingen in het scheepsdagboek; regels voor automatisch alarm gevende, dan wel op afstand afleesbare peilvoorzieningen zoals die momenteel beschikbaar zijn, en regels omtrent de periode waarbinnen moet worden gepeild, werden niet of slechts summier gegeven. De onderhavige wijziging beoogt hierin verbetering te brengen (waarbij, zoals reeds vermeld in de toelichting behorend bij Artikel I, C, is gekozen voor het apart onderbrengen van deze voorschriften in een nieuw ingevoegd artikel 43a) door het stellen van regels voor eerdergenoemde, moderne peilvoorzieningen, alsmede door aan te geven op welke ruimten deze moeten zijn aangebracht. Tevens wordt aangegeven wanneer afwijkingen zijn toegestaan.

Volledigheidshalve zij vermeld dat de nieuwe regels voor de periode waarbinnen moet worden gepeild of waarbinnen de peilvoorziening moet worden gecontroleerd, zijn opgenomen in een nieuw ingevoegd artikel 135a (zie Artikel I, O van dit wijzigingsbesluit).

Artikel I, E

Door de wijziging van artikel 54a van het Schepenbesluit 1965 bevat dit nu nog uitsluitend de voorschriften voor algemeen alarminstallaties aan boord van vissersvaartuigen. De desbetreffende voorschriften voor koopvaardijschepen zijn thans opgenomen in artikel 6, leden 4.2 en 4.3, van bijlage XIA van genoemd besluit.

Artikel I, F

De Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie heeft tijdens haar 12e zitting in november 1981 Resolutie A.468 (XII), de zogenaamde «Code on noise levels on board ships», aangenomen, waarin gedetailleerde regels worden gegeven ter zake van bescherming tegen geluidhinder aan boord van zeeschepen. Deze regels en de daarbij vastgestelde maximum grenzen van geluidniveaus beogen een verdere bevordering van de veiligheid van schip en opvarenden.

In overleg met het betrokken bedrijfsleven en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is besloten uitvoering te geven aan deze IMO-regeling; dit geschiedt in de vorm van een Bekendmaking aan de Scheepvaart, welke in de Staatscourant zal worden gepubliceerd en waarvoor het nu nieuw ingevoegde artikel 63a als basis dient.

Indien de IMO-regeling onverkort wordt overgenomen, komt dit tevens tegemoet aan een binnenkort te verwachten EG-richtlijn over geluidhinder. Volledigheidshalve zij vermeld dat bedoelde IMO-regels reeds worden toegepast op ruimten voor machines, ingevolge het gestelde in artikel 36 van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

Artikel I, G

Deze wijziging houdt verband met het opschrift van de nieuwe bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965, zoals bij deze wijziging is vastgesteld.

Artikel I, H

De invoeging van dit artikel is noodzakelijk omdat de nieuwe voorschriften, zoals die uit de 1983 amendementen op Hoofdstuk III van SOLAS '74 voortvloeien, niet van toepassing zijn op vissersvaartuigen.

Inpassing van de nationale voorschriften voor reddingmiddelen aan boord van vissersvaartuigen in de regeling zoals die nu voor de schepen niet zijnde vissersvaartuigen geldt, is niet goed mogelijk zonder de gekozen systematiek geweld aan te doen.

Mede gezien het feit dat alle voorschriften voor vissersvaartuigen binnen afzienbare tijd in een afzonderlijke algemene maatregel van rijksbestuur zullen worden ondergebracht, waarin dan tevens de nieuwe internationale voorschriften uit het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen, met Bijlage, Torremolinos 1977 (Trb. 1980, 139) zullen worden opgenomen, is gekozen voor de oplossing om voor vissersvaartuigen de reeds bestaande voorschriften zonder meer in stand te laten. Uitsplitsing van voorschriften die niet, en voorschriften die wel, zij het soms indirect door middel van verwijzing, van toepassing zijn op vissersvaartuigen, is een omvangrijk werk, dat met het oog op het boven aangekondigde vissersvaartuigenbesluit slechts tijdelijk van nut zou zijn. Daarom is gekozen voor de huidige constructie die wellicht niet zo fraai, maar wel duidelijk is, althans niet minder duidelijk dan de oude situatie.

Artikel I, I

De oorspronkelijk in onderdeel d van het tweede lid van artikel 94 van het Schepenbesluit 1965 voorgeschreven zeevaartkundige tafels werden samengesteld door en uitgegeven op last van het Ministerie van Defensie. Dit ministerie is echter met deze uitgave gestopt vanwege de dalende behoefte aan dit soort tafels. In de praktijk wordt steeds meer gebruik gemaakt van rekenmachines die zijn geprogrammeerd voor de diverse zeevaartkundige berekeningen. Door de onderhavige wijziging kunnen nu ook deze rekenmachines worden aanvaard als voorgeschreven hulpmiddel voor bedoelde berekeningen.

Artikel I, J

De wijzigingen van artikel 107 van het Schepenbesluit 1965 vloeien voort uit het feit dat ingevolge het bepaalde in artikel 10 van bijlage XIA van dat besluit, gediplomeerde sloepsgasten verplicht zijn voor ieder groepsreddingmiddel (reddingboten en reddingvlotten), op zowel passagiersschepen als vrachtschepen.

Artikel I, K

In artikel 10 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 zijn de bepalingen opgenomen ten aanzien van de bezetting van reddingboten en -vlotten (groepsreddingmiddelen) en het toezicht op die middelen, dit in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift III/10 van de 1983-amendementen op Solas 74. De oorspronkelijk in het eerste lid van artikel 116 van het Schepenbesluit 1965 opgenomen nationale bepalingen ten aanzien van het aantal gediplomeerde sloepsgasten op passagiersschepen zijn aan artikel 10 toegevoegd.

Daar ook het vermelde in het tweede en derde lid van artikel 116 thans is opgenomen in bijlage XIA (artikel 3, eerste lid), kan het onderhavige artikel vervallen.

Artikel I, L

De toevoeging aan artikel 130a van het Schepenbesluit 1965, van een verwijzing naar bijlage XVII van dat besluit, houdt verband met het feit dat de genoemde artikelen van die bijlage in de nu herziene versie ook van toepassing zijn op het vervoer van gestorte gevaarlijke stoffen.

Artikel I, M

Zoals toegelicht bij Artikel II, onderdeel G, bevatten de in artikel 130g van het Schepenbesluit 1965 bedoelde nadere regels de Voorschriften van de 1983-amendementen van SOLAS '74 op de delen B en C van Hoofdstuk VII alsmede de Voorschriften van de in die delen genoemde «International Bulk Chemical Code» en «International Gas Carrier Code». Beide codes bevatten, vooral op het gebied van brandbeveiliging en -bestrijding, een aantal Voorschriften die weliswaar afwijken van het bepaalde in Hoofdstuk II-2 van het geamendeerde verdrag, maar die internationaal (IMO) als gelijkwaardig daaraan worden beschouwd mede in verband met de bijzondere constructie, inrichting en uitrusting van de hier bedoelde chemicaliëntankers en gastankers.

Het nu aan artikel 130g toegevoegde tweede lid geeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de mogelijkheid de afwijkende internationale Voorschriften over te nemen in de door hem gestelde nadere regels, ter uitvoering van het bepaalde in beide IMO-codes.

Artikel I, N

Zoals boven, in de toelichting op artikel I, H, uiteen is gezet is er voor gekozen, voor vissersvaartuigen de reeds bestaande voorschriften in stand te houden.

Dit betekent, dat voor kapiteins van deze vissersvaartuigen voor wat de verplichtingen betreft, nog de bestaande voorschriften uit de artikelen 136, 137 en 139 gelden, voorzover voor hen van toepassing.

Artikel I, O

Voor de toelichting op deze wijziging wordt verwezen naar de toelichting bij Artikel I, D.

Artikel I, P

In dit artikel zijn de verplichtingen geregeld van de kapitein van een schip niet zijnde een vissersvaartuig. Ingevolge artikel 133a geldt artikel 136 immers voor hem niet meer. Zijn verplichtingen zijn in dit artikel 136a in overeenstemming gebracht met de voor zijn schip geldende voorschriften van bijlage XIA. De in onderdeel a van het eerste lid van dit artikel opgenomen verplichting van de kapitein is nieuw en houdt verband met het feit dat het voorkomt dat aan boord van een schip in de loop der tijd sommige kleinere reddingmiddelen, bijvoorbeeld reddingboeien, lijnwerptoestel en pyrotechnische middelen, worden geplaatst of opgeborgen op een andere plaats dan destijds door de Scheepvaartinspectie is bepaald en aangegeven op het veiligheidsplan. Wanneer in zo'n geval een opvarende dergelijke middelen zou moeten gebruiken en daarbij afgaat op het veiligheidsplan, kan dit tot een gevaarlijke situatie leiden. Het nieuwe onderdeel beoogt de kapitein er nadrukkelijk op te wijzen dat zulk een situatie niet toelaatbaar is.

Het gestelde in onderdeel b van het eerste lid van het onderhavige artikel komt overeen met het gestelde in de onderdelen a en k van artikel 136, terwijl onderdeel c overeenkomt met het gestelde in de onderdelen b, c, d, e en l van artikel 136, zij het in een meer algemene bewoording.

De onderdelen f en g komen overeen met de onderdelen h en i van artikel 136. De overige onderdelen vloeien voort uit bijlage XIA.

Artikel I, Q

Nu in de artikelen 8 en 53 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965, conform het gestelde in de overeenkomstige Voorschriften III/8 en III/53 van de 1983-amendementen op Solas 74, uitvoerige bepalingen voor de alarmrol en de instructies voor noodgevallen zijn opgenomen, kan artikel 137a van het Schepenbesluit 1965 beperkt blijven tot de daadwerkelijke verplichtingen van de kapitein op dit gebied.

Artikel I, R

De wijziging van artikel 138 van het Schepenbesluit 1965 is van redactionele aard en houdt verband met het opschrift van bijlage XIA van dat besluit.

Artikel I, S

Dit artikel vormt de tegenhanger van artikel 139.
In vergelijking met de bepalingen in de onderdelen a, b, c, d en e van het eerste lid van dat artikel kan in onderdeel a van dit artikel worden volstaan met een algemene verplichting van de kapitein betreffende het houden van appels en oefeningen, met een verwijzing naar de desbetreffende artikelen 18 en 25 van bijlage XIA zoals die op passagiersschepen van toepassing zijn en waarin nu de nadere bepalingen voor appels en oefeningen zijn opgenomen.
De overige onderdelen van het eerste lid komen overeen met de onderdelen f, g en h van artikel 139.
In het tweede lid van artikel 139a worden de verplichtingen van de kapitein van een vrachtschip geregeld, op een wijze die overeenkomt met die van onderdeel a van het eerste lid voor passagiersschepen. De bepalingen van het derde lid, onder a, en het vierde lid, van artikel 139 zijn nu opgenomen in artikel 18 onderscheidenlijk 50 van bijlage XIA. Het gestelde in het derde lid, onder b en c van artikel 139, is overgenomen in het eerste lid van dit artikel.
Het vierde lid regelt de handhaving van de oorspronkelijke verplichtingen van de kapitein van een vissersvaartuig.

Artikel I, T

De wijziging van artikel 154, derde lid, van het Schepenbesluit 1965, dient ter aanpassing van de in dat lid opgenomen verwijzingen.

Artikel I, U

De redactie van de onderdelen b, c en g van het eerste lid van artikel 160 van het Schepenbesluit 1965 wordt door middel van deze wijziging in overeenstemming gebracht met die van bijlage XIA en de daaruit voortvloeiende verplichtingen van de kapitein zoals vermeld in de artikelen 136a, 137a en 139a van genoemd besluit.
De wijziging van onderdeel f houdt verband met de eerdervermelde wijziging van artikel 43a en de toevoeging van een nieuw artikel 135a aan het Schepenbesluit 1965.

Artikel I, V

Deze wijziging houdt verband met het in bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 gebruikte begrip «groepsreddingmiddelen».

Artikel I, W

De toevoeging van een tweede lid aan artikel 174a van het Schepenbesluit 1965 beoogt, binnen de in dat lid gestelde voorwaarden, aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie de bevoegdheid toe te kennen, waar gewenst, regels te stellen voor bijzondere installaties aan boord van schepen die worden gebezigd voor doeleinden van bijzondere aard, en waarvoor in het Schepenbesluit 1965 nog geen voorschriften zijn opgenomen. Als voorbeeld kan hierbij gedacht worden aan het stellen van nadere regels voor reddingboten aan boord van schepen waarop duikers onder druk aanwezig zijn en aan de door IMO op 17 november 1983 aanvaarde aanbevelingen voor duikinstallaties aan boord van zogenaamde «duikmoederschepen» (Resolutie A. 536 (13)).

Opname van dit soort regelingen in het Schepenbesluit 1965 zelf is vooralsnog niet wenselijk daar deze regelingen aan de hand van de in de praktijk opgedane ervaringen en door de snel voortschrijdende technische ontwikkelingen veelvuldig gewijzigd moeten worden.

Artikel I, X

De toevoeging betreft de strafbaarstelling op het niet-nakomen van de verplichtingen uit het nieuw ingevoegde artikel 136a, op gelijke wijze als voor het bestaande artikel 136.

Artikel I, Y

De toevoeging betreft de strafbaarstelling op het niet-nakomen van de verplichtingen uit het nieuw ingevoegde artikel 139a, op gelijke wijze als voor het bestaande artikel 139.

Artikel II, A

Het betreft hier een correctie van een foutieve verwijzing.

Artikel II, B

1. De wijzigingen in artikel 1 van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 vloeien voort uit de 1983-amendementen op Voorschrift 1, onderdelen 1.1 en 1.3.2, van Hoofdstuk II-1 van Solas 74. Aan het amendement op onderdeel 2 van dat voorschrift wordt uitvoering gegeven in de in Artikel III van dit wijzigingsbesluit vervatte overgangsbepalingen.

De overige amendementen op Voorschrift 1 hebben geen gevolgen voor de nationale regelgeving.

2. In bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 wordt gesproken over «hulpverleningsboten», in plaats van: man over boord boten. Door middel van deze wijziging wordt de terminologie van artikel 3 van bijlage II van genoemd besluit hieraan aangepast.

3. en 4. De wijzigingen van de artikelen 5 en 6 van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 vloeien voort uit de 1983-amendementen op de overeenkomstige Voorschriften 5 en 6 van Hoofdstuk II-1 van Solas 74.

5. Deze wijziging houdt verband met bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965.

6. Zoals reeds toegelicht bij Artikel I, B vervalt het onderscheid tussen de bepalingen voor stoom- en damptoestellen aan boord van schepen geregistreerd in Nederland en de bepalingen voor dergelijke toestellen aan boord van schepen geregistreerd in de Nederlandse Antillen. Het derde lid van artikel 31a van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 kan derhalve vervallen.

7. De wijziging van artikel 42, lid 2.1, is een aanpassing aan de 1983-amendementen op het overeenkomstige Voorschrift 42/2.1 van Hoofdstuk II-1 van Solas 74.

De wijziging van lid 2.3.1 houdt in dat het nood-communicatiesysteem aan boord van passagiersschepen, voorgeschreven in artikel 6, lid 4.1, van de bij dit besluit ingevoegde bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965, welk systeem eveneens wordt beschouwd als een intern communicatiemiddel dat noodzakelijk is in geval van nood, moet worden aangesloten op de elektrische noodkrachtbron. De aanvankelijk in lid 2.3.1 opgenomen bepaling dat de omroepinstallatie moet zijn aangesloten op de noodkrachtbron, is overgebracht naar lid 2.3.5, gezien de samenhang van deze installatie met de algemene en speciale alarminstallaties, bedoeld in artikel 6, lid 4.2 van bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965.

Aangezien in artikel 42 in diverse onderdelen een opsomming wordt gegeven van elektrische apparatuur en uitrusting aan boord van passagiersschepen, die moeten zijn aangesloten op de elektrische noodkrachtbron, is het voor de duidelijkheid gewenst aan lid 2.4.1 toe te voegen dat dit ook geldt voor de waterpomp van de vast aangebrachte sproei-installatie voor water onder druk in ruimten voor machines, zoals reeds vermeld in artikel 10, lid 6, van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965.

8. De wijziging van artikel 43, lid 2.1, vloeit voort uit de 1983-amendementen op het overeenkomstige Voorschrift 43/2.1 van Hoofdstuk II-1 van Solas 74.

De overige wijzigingen van dit artikel, hetwelk geldt voor vrachtschepen van 500 ton of meer, zijn in analogie met de wijzigingen van artikel 42, onder b, c en d, voor passagiersschepen.

9. De wijziging van artikel 43a, lid 3.1, is van redactionele aard en vloeit voort uit deels bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965, deels uit de wijziging van de overeenkomstige bepalingen voor passagiersschepen en vrachtschepen van 500 ton of meer, opgenomen in de gewijzigde artikelen 42 en 43 van bijlage II van genoemd besluit.

De wijziging van lid 3.2 houdt verband met de wijziging van artikel 54a van het Schepenbesluit 1965.

De wijziging van lid 3.3 is in analogie met de wijziging van de artikelen 42 en 43, onder d, voor onderscheidenlijk passagiersschepen en vrachtschepen van 500 ton of meer.

Volledigheidshalve zij vermeld dat de 1983-amendementen op de overige Voorschriften van Hoofdstuk II-1 van Solas 74 geen gevolgen hebben voor de bepalingen van het Schepenbesluit 1965 of de bijlagen daarvan, omdat bedoelde Voorschriften daarin niet zijn opgenomen of op een zodanige wijze zijn verwoord dat aanpassing niet nodig is.

Artikel II, C

De wijzigingen van de diverse artikelen van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965 komen volledig overeen met de 1983-amendementen op de overeenkomstig genummerde Voorschriften van Hoofdstuk II-2 van Solas 74. Naar dezerzijdse mening behoeven deze wijzigingen dan ook geen nadere toelichting, met uitzondering van het volgende.

Voorschrift II-2/15.5 zoals gewijzigd bij de 1981-amendementen op Solas 74, bevat aanvullende bepalingen op het gebied van inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën voor tijdelijk onbemande machinekamers. Dit Voorschrift is bij de vorige wijziging van het Schepenbesluit 1965 (koninklijk besluit van 18 december 1985 (Stb. 736)), ongewijzigd overgenomen in artikel 15, lid 5, van bijlage IV. Gezien de aard van die bepalingen en de gunstige invloed daarvan op de brandveiligheid van de machinekamer is het echter alleszins redelijk deze bepalingen ook toe te passen op ruimten voor machines die *niet* tijdelijk onbemand zijn. De huidige wijziging van artikel 15, lid 5, voorziet hierin.

Bij de 1983-amendementen op Voorschrift II-2/40.2 is ten onrechte een gedeelte van het oorspronkelijke Voorschrift 40.2 weggevallen. In

artikel 40, lid 2, is dit gedeelte, namelijk een nadere omschrijving van de installatie en het aangeven van de mogelijkheid tot vrijstelling, wel gehandhaafd. Ter zake van de vrijstellingsmogelijkheid zij vermeld dat het inderdaad de bedoeling is, in overeenstemming met de opvattingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO circulaire no. SLS.14/Circ. 54 d.d. 14 december 1984), dat in een dergelijk geval een Certificaat van vrijstelling wordt afgegeven, waarin de toegestane afwijking kenbaar wordt gemaakt.

De wijzigingen van de leden 3 en 6 van artikel 40 vloeien voort uit het ingevoegde artikel 139a van het Schepenbesluit 1965.

Voorts zij vermeld dat de 1983-amendementen op de overige voorschriften van Hoofdstuk II-2 van Solas 74 geen gevolgen hebben voor de bepalingen van het Schepenbesluit 1965 of de bijlagen daarvan, omdat bedoelde voorschriften daarin niet zijn opgenomen of op een zodanige wijze zijn verwoord dat aanpassing niet nodig is.

Artikel II, D

Algemeen

Zoals reeds aangegeven in het algemene gedeelte van deze toelichting, worden in de thans ingevoegde bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965 de Voorschriften van het geamendeerde Hoofdstuk III zo veel mogelijk gevolgd, met inbegrip van het gebruik van eenheden en de nummering van de onderdelen.

In de navolgende artikelsgewijze toelichting wordt dan ook volstaan met aan te geven welke verschillen bestaan tussen het geamendeerde Hoofdstuk III van Solas 74 en de bijlage XIA van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 1

Het gestelde in de paragrafen 2 en 3.1 van Voorschrift 1 was reeds opgenomen in artikel 1 van het Schepenbesluit 1965, als omschrijving van de term «een schip gebouwd».

Aan het gestelde in paragraaf 4 van genoemd Voorschrift is uitvoering gegeven in de bij dit wijzigingsbesluit behorende overgangsbepalingen.

Het gestelde in de paragrafen 5 en 6 van Voorschrift 1 wordt nog eens herhaald in de desbetreffende Voorschriften zelf. In bijlage XIA is volstaan met de opname van bedoelde bepalingen uitsluitend in de betreffende artikelen.

Paragraaf 1 van Voorschrift 2 is in die zin overgenomen dat in artikel 1, lid 3, van bijlage XIA is gesteld dat voor vrachtschepen geen tankschepen zijnde, met een lengte van minder dan 24 m, enige verlichting van de bepalingen kan worden toegestaan, indien dit zonder gevaar voor schip en opvarenden kan geschieden.

Volledigheidshalve zij vermeld dat de Voorschriften van het geamendeerde Hoofdstuk III van Solas 74 gelden voor vrachtschepen van 500 ton of meer en voor passagiersschepen. Relaxatie van de nationale bepalingen voor vrachtschepen van minder dan 500 ton is derhalve niet in strijd met de Voorschriften van het Verdrag.

Paragraaf 2 van Voorschrift 2 is niet overgenomen, gezien de omstandigheid dat Nederland destijds geen partij is geworden bij het «Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971» en het «Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973», aangezien het vervoer van pelgrims of grote aantallen passagiers voor wie geen slaapplaatsen aanwezig zijn, op Nederlandse schepen niet meer voorkwam.

Artikel 2

De in dit artikel opgenomen bepaling komt overeen met het gestelde in artikel 74 van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 3

Voor een nadere toelichting op de in onderdeel 1 van dit artikel opgenomen omschrijving van gediplomeerd sloepsgast zij verwezen naar de toelichting bij Artikel I, onderdeel K, van dit wijzigingsbesluit.

Het in paragraaf 14 van Voorschrift 3 omschreven begrip «retrieval» is niet overgenomen, omdat dit begrip in de Nederlandse taal beter kan worden omschreven daar waar het in de desbetreffende bepaling wordt gebruikt.

Het gestelde in paragraaf 16 van genoemd Voorschrift is bij deze wijziging opgenomen in artikel 1 van het Schepenbesluit 1965, zie toelichting bij Artikel I, onderdeel A.

In vergelijking met Voorschrift 3 zijn aan artikel 3 toegevoegd de leden 17 en 18, waarin opgenomen de omschrijvingen van onderscheidenlijk chemicaliëntankers en gastankers, daar deze begrippen meerdere malen worden gebruikt in bijlage XIA. De omschrijving van deze typen schepen komt overeen met de omschrijvingen opgenomen in artikel 3, onderdelen 19 en 20, van bijlage II van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 4

Het bepaalde in paragraaf 5 van Voorschrift 4 is niet overgenomen in artikel 4, omdat in Nederland ook de oorspronkelijk voorgeschreven reddingmiddelen en -voorzieningen reeds werden gekeurd door de Scheepvaartinspectie.

Artikel 6

In vergelijking met Voorschrift 6 is aan artikel 6 lid 2.1.4 toegevoegd. De in dit lid opgenomen uitzonderingsclausule voor vrachtschepen van minder dan 500 ton komt overeen met het bepaalde in artikel 83, lid 1, van het Schepenbesluit 1965, zoals dat luidde voor de onderhavige wijziging.

Evenzo is aan lid 4 van artikel 6 een onderdeel 4 toegevoegd, waarbij vrachtschepen van minder dan 500 ton worden uitgezonderd van de verplichting een noodcommunicatiesysteem en een omroepinstallatie aan boord te hebben; zulk een systeem en installatie zijn aan boord van deze kleine schepen niet nodig.

Het gestelde in lid 4.3 van artikel 6 komt overeen met het oorspronkelijke artikel 54a, lid 4, van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 7

Zoals toegelicht bij artikel 33 van bijlage XIA dienen de nu aan boord voorgeschreven overlevingspakken een eigen inherent drijfvermogen te bezitten en te voldoen aan de eisen die worden gesteld aan een reddinggordel. Uiteraard mag een dergelijk overlevingspak ook als reddinggordel worden aangemerkt en worden meegeteld voor de toepassing van het bepaalde in lid 2 van artikel 7. Deze regeling wordt aangegeven in het aan dat artikel toegevoegde lid 3.2.1. Dat deze regeling ook kan worden toegepast op bestaande schepen, dat wil zeggen facultatieve vervanging van reddinggordels door overlevingspakken, is vermeld in het aan artikel 7 toegevoegde lid 3.2.2.

Artikel 10

Zoals reeds vermeld in de toelichting bij Artikel I, onderdeel K, is aan lid 3 van artikel 10 een tabel toegevoegd waarin het vereiste aantal sloepsgasten per reddingboot op passagiersschepen wordt aangegeven. Deze tabel komt overeen met die van artikel 116, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 11

In vergelijking met Voorschrift 11 is in de leden 4 en 5 van artikel 11 een verwijzing naar artikel 43a van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 toegevoegd, daar ingevolge het gestelde in dat artikel ook vrachtschepen van minder dan 500 ton, op genoemde plaatsen moeten zijn voorzien van een doelmatige noodverlichting.

In paragraaf 7 van Voorschrift 11 wordt bepaald dat de slagzij van het schip waarbij de inschepingsladder nog tot op het water moet kunnen reiken, 15° moet bedragen. Aangezien in alle andere Voorschriften van Hoofdstuk III wordt uitgegaan van een slagzij van 20°, mag worden aangenomen dat hier sprake is van een kennelijke verschrijving. Dien ten gevolge wordt in lid 7 van artikel 11 dan ook gesproken over een slagzij van 20°.

Artikel 15

Evenals in de leden 4 en 5 van artikel 11, is in lid 7 van artikel 15 een verwijzing naar artikel 43a van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 toegevoegd.

Aan het gestelde in lid 8 van het onderhavige artikel is, in vergelijking met de overeenkomstige paragraaf 8 van Voorschrift 15, toegevoegd de bepaling dat het hier gaat om werktuiglijk gedreven, overboord spuiende pompen die niet door het hoofdvoortstuwingswerktuig worden aangedreven. Dit is in overeenstemming met het bepaalde in artikel 80, vierde lid, van het Schepenbesluit 1965. Mocht een verdere uitwerking van deze bepaling nodig zijn, bijvoorbeeld in verband met de plaats en de wijze waarop de betreffende pompen gestopt moeten kunnen worden, dan kan zulks geschieden door middel van nadere regelgeving door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

De reddinglijnen, voorgeschreven in lid 10 van artikel 15, moeten zijn voorzien van knopen of verdikkingen, zoals dit reeds wordt voorgeschreven in artikel 78, negende lid, van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 17

Vrachtschepen van minder dan 500 ton worden uitgezonderd van de verplichting een lijnwerptoestel aan boord te hebben. Deze uitzonderingsclausule komt overeen met het gestelde in artikel 84, eerste lid, en is niet in strijd met de internationale voorschriften, daar deze gelden voor vrachtschepen van 500 ton of meer.

Artikel 18

De in paragraaf 3.1 van Voorschrift 18 aangegeven mogelijkheid dat de administratie andere regelingen voor het houden van oefeningen aan boord kan aanvaarden, is niet overgenomen omdat daaraan geen behoefte bestaat.

In vergelijking met paragraaf 4.3 van genoemd Voorschrift, zijn aan lid 4.3 van artikel 18 een aantal nadere bepalingen toegevoegd. Zo wordt nader voorgeschreven dat een reddingvlot van het strijkbare type ten

minste eenmaal in de twaalf maanden moet worden afgevierd en te water gelaten met de aangewezen bemanning in het vlot. Deze bepaling is noodzakelijk omdat anders de bemanning niet in staat is voldoende kennis en ervaring op te doen met dit type vlot. Voor automatisch opblaasbare vlotten van het strijkbare type is het veelal niet praktisch uitvoerbaar het vlot eenmaal in de vier maanden op te blazen en te water te laten. Na elke dergelijke oefening moet zulk een reddingmiddel namelijk opnieuw worden gekeurd en verpakt in zijn container, door een erkend keuringsstation. Een dergelijk station is niet in iedere haven aanwezig, terwijl de keuring ook enige tijd vergt die niet altijd beschikbaar is. Om echter te voorkomen dat altijd een beroep zou kunnen worden gedaan op de praktische onuitvoerbaarheid, is nader aangegeven dat de bedoelde oefening in ieder geval eenmaal in de twaalf maanden moet geschieden; een periode die overeenstemt met de termijn waarop zulk een vlot periodiek moet worden gekeurd.

De problemen met de praktische uitvoerbaarheid gelden uiteraard in veel mindere mate wanneer gebruik wordt gemaakt van een opblaasbaar oefenvlot dat, omdat het geen deel mag uitmaken van de reddingmiddelen van het schip, aan boord mag worden gecontroleerd en ingepakt na de oefening. Zulk een oefenvlot dient dan wel jaarlijks te worden gekeurd door een erkend keurings station.

Artikel 19

De in de tweede volzin van paragraaf 1 van Voorschrift 19 vermelde relaxatie voor bestaande schepen om te voldoen aan het bepaalde ter zake van onderhoud van de reddingmiddelen en proefdraaien van motoren van reddingboten en hulpverleningsboten, is niet overgenomen in lid 1 van artikel 19, omdat op Nederlandse schepen reeds wordt voldaan aan het gestelde inzake het onderhoud en omdat de relaxatie voor wat betreft het proefdraaien reeds is opgenomen in de desbetreffende bepaling zelf, namelijk lid 6.2.

Artikel 20

Aan dit artikel is lid 1.6 toegevoegd, waarin wordt bepaald dat, wanneer op passagiersschepen 750 opvarenden of meer zijn ingedeeld in de reddingvlotten, tewaterlatingsmiddelen in de vorm van evacuatieglijbanen aanwezig moeten zijn. In vergelijking met de conventionele manier van inschepen en te water laten, bevordert dit systeem, dat in principe ook in de luchtvaart wordt gebruikt, de veiligheid en de snelheid van het inschepen en te water laten wanneer het gaat om grote hoeveelheden opvarenden.

Artikel 21

Het gestelde in paragraaf 4.2.2 van Voorschrift 21 is niet overgenomen, omdat er geen Nederlandse passagiersschepen zijn die uitsluitend in een dusdanig warm klimaat opereren dat de aanwezigheid van overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies onnodig zou zijn.

Artikel 26

In paragraaf 1.1.1 van Voorschrift 26 is de mogelijkheid aangegeven dat de administratie kan toestaan dat op vrachtschepen geen olietankschepen, chemicaliëntankers of gastankers zijnde, kan worden volstaan met gedeeltelijke overdekte reddingboten in plaats van geheel overdekte reddingboten, wanneer deze schepen onder klimatologisch gunstige omstandigheden en in geschikte vaargebieden opereren. Er zijn echter geen Nederlandse vrachtschepen, uitgerust met reddingboten, die qua vaargebied aan de voorwaarden voldoen; derhalve is deze bepaling niet overgenomen in lid 1.1.1 van artikel 26.

Aan lid 3.1 is de bepaling toegevoegd dat de in dat lid voorgeschreven reddingvlotten aan beide zijden van het schip te water gelaten moeten kunnen worden. Deze bepaling is in overeenstemming met het ter zake gestelde in de artikelen 69, eerste lid, onder a, en 71, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 27

In vergelijking met Voorschrift 27, is aan de tabel van lid 1.1 van artikel 27 toegevoegd dat aan boord van vrachtschepen met een lengte van minder dan 45 m, ten minste vier reddingboeien aanwezig moeten zijn. Schepen met een dergelijke lengte zijn altijd kleiner dan 500 ton, zodat deze toevoeging niet in strijd is met het internationale voorschrift dat bepaalt dat aan boord van vrachtschepen van 500 ton of meer doch met een lengte van minder dan 100 m, acht reddingboeien aan boord moeten zijn.

Het toegevoegde lid 1.3 stemt overeen met het ter zake gestelde in artikel 81, vierde lid, van het Schepenbesluit 1965.

Het bepaalde in de paragrafen 3.2.3 en 3.3.3 van Voorschrift 27 is om redenen zoals eerder toegelicht bij paragraaf 1.1.1 van Voorschrift 26 en, voor wat betreft passagiersschepen, bij paragraaf 4.2.2 van Voorschrift 21, niet overgenomen.

Artikel 30

Het bepaalde in paragraaf 1 van Voorschrift 30 is niet overgenomen omdat in Nederland ook de bestaande schepen (gebouwd voor 1 juli 1986) reeds zijn uitgerust met reddingmiddelen voorzien van lichtterugkaatsend materiaal, voorgeschreven in paragraaf 2.7, en in lid 1.7 van artikel 30.

Artikel 31

In de paragrafen 1.4 en 1.7 van Voorschrift 31 wordt onderscheid gemaakt tussen reddingboeien met een massa van ten minste 2,5 kg en boeien met een massa van 4 kg. Deze laatste, zwaardere boeien zijn bedoeld voor het zelfontbrandend licht met zelfontbrandend rooksignaal, voorgeschreven in artikel 7, lid 1.3, van bijlage XI. Een boei van 2,5 kg is te licht om het eerdervermelde licht en rooksignaal uit de houder te kunnen trekken. In lid 1 van artikel 31 is gekozen voor uitsluitend de zwaardere boeien, zodat een mogelijke verwisseling aan boord geen nadelige gevolgen heeft voor de ontkoppeling van het aan een boei verbonden zelfontbrande licht en zelfontbrandende rooksignaal uit de houder. Zulk een verwisseling is mogelijk, daar er tussen lichte en zware boeien uiterlijk geen verschil zichtbaar is. Bovendien is gekozen voor een massa van ten minste 4,5 kg, daar zulk een massa reeds is voorgeschreven in artikel 14, lid 1, onder f, van bijlage XI van het Schepenbesluit 1965, en daarmee in de praktijk goede ervaringen zijn opgedaan.

Om deze redenen is het niet nodig paragraaf 1.7 van Voorschrift 31 over te nemen.

Artikel 32

In vergelijking met Voorschrift 32 is aan dit artikel lid 1.7 toegevoegd, waarin opgenomen nadere regels voor kinderreddinggordels, afkomstig uit artikel 15, lid 3, van bijlage XI van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 33

Voorschrift 33 kent regels voor twee typen overlevingspakken, te weten overlevingspakken vervaardigd uit materiaal met isolerende werking of uit materiaal zonder isolerende werking.

Bovendien wordt onderscheid gemaakt tussen overlevingspakken die wel of niet voldoen aan de eisen gesteld aan reddinggordels. In verband met het doel waarvoor de pakken zijn bestemd, het beschermen van de drager tegen afkoeling door het koude zeewater (hypothermie), en het praktisch gebruik van deze pakken, worden in artikel 33 uitsluitend bepalingen gegeven voor overlevingspakken die zijn vervaardigd uit isolerend materiaal en die een inherent drijfvermogen hebben en derhalve gedragen kunnen worden zonder reddinggordel.

De voorschriften voor de overige typen overlevingspakken, te weten paragrafen 1.2, 1.5 en 2.1 van Voorschrift 33 zijn dan ook niet overgenomen, terwijl lid 3 van artikel 33 is uitgebreid met enige aanvullende eisen voor het drijfvermogen.

De aan lid 1.3 van het onderhavige artikel toegevoegde verwijzingen naar de artikelen 21 en 27 van bijlage XIA, regelen de situatie dat ook op bestaande schepen (gebouwd vóór 1 juli 1986) waar reeds overlevingspakken, zonder licht, aan boord zijn geplaatst, in plaats van reddinggordels (zonder licht), het licht op deze pakken moet zijn aangebracht vóór 1 juli 1991, evenals dat behoort te geschieden voor de reddinggordels op bestaande schepen.

Artikel 38

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 11, lid 1, onder (i), van de bijlage XI van het Schepenbesluit 1965 is aan lid 5.1.1 van artikel 38 de bepaling toegevoegd dat het andere uiteinde van de drijvende werplijn moet zijn vastgemaakt aan het reddingvlot.

De inhoud van de waterdichte verbandtrommel, voorgeschreven in lid 5.1.8, wordt vastgesteld door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, door middel van een Bekendmaking aan de Scheepvaart, zoals ook reeds wordt bepaald in artikel 11, lid 1, onder (ix) van eerdervermelde bijlage XI.

In aanvulling op het bepaalde in paragraaf 6.3.6 van Voorschrift 38, wordt in lid 6.3.6 vereist dat ook de datum van de laatste periodieke keuring van het hydrostatisch ontkoppelingssysteem op het bijbehorende document wordt aan gegeven. Deze vermelding dient ter controle van de keuringsverplichting, voorgeschreven in artikel 19, lid 9, van bijlage XIA.

Artikel 39

In aanvulling op het bepaalde in de paragrafen 7.3.2 en 8.2 van Voorschrift 39, moet het type van het reddingvlot worden aangegeven op de container waarin het is verpakt, en op het reddingvlot zelf.

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 11, lid 1, onder (vi), wordt in lid 10.1.1 van artikel 39 aangegeven waaruit het benodigde reparatiemateriaal dient te bestaan.

Het gestelde in het aan artikel 39 toegevoegde lid 11 is afkomstig uit artikel 9, zesde en achtste lid, van de bijlage XI van het Schepenbesluit 1965. De in genoemd achtste lid vermelde bepalingen ten aanzien van de plaats en wijze van keuring van de opblaasbare reddingvlotten alsmede van de geldigheidsduur van het certificaat zijn reeds opgenomen in artikel 19, lid 8.1, van bijlage XIA.

Artikel 40

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 11, lid 2, onder b, van bijlage XI van het Schepenbesluit 1965, is aan artikel 40 lid 9 toegevoegd, waarin voor vaste reddingvlotten ook het nodige reparatiemateriaal wordt voorgeschreven.

Artikel 41

Aan lid 7.3 van dit artikel is de bepaling toegevoegd dat de grijplijn moet zijn aangebracht in bochten die tot op het water reiken. Dit stemt overeen met het bepaalde in artikel 6, eerste lid, onder (viii), van bijlage XI van het Schepenbesluit 1965.

De aan lid 8.5 toegevoegde bepaling dat het scheepskompas moet zijn voorzien van een geldig certificaat, is afkomstig uit artikel 6, eerste lid, onder (vii), van bedoelde bijlage.

Lid 8.20 van artikel 41 is aangevuld met de bepaling dat er voor iedere 50 personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, een waterdichte verbandtrommel aanwezig moet zijn met een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie vastgestelde inhoud alsmede een nest spalken. Deze aanvulling komt overeen met het gestelde in artikel 6, eerste lid, onder (xvii), van bijlage XI.

Het aan het onderhavige artikel toegevoegde lid 9.4 is conform het gestelde in artikel 13, eerste lid, laatste volzin, van bijlage XI van het Schepenbesluit 1965.

Artikelen 42 en 43

Voorschrift 42 somt een aantal eisen op waaraan gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten voldoen. In Voorschrift 43 wordt vermeld waaraan zelf richtende, gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten voldoen. Ten aanzien van de overkapping van deze reddingboten worden in Voorschrift 43 echter ook enige nadere regels gegeven, die niets te maken hebben met de zelfrichtende eigenschap van bedoelde reddingboten, maar die beschouwd kunnen worden als een nadere uitvoering van het bepaalde in Voorschrift 42. Omwille van de duidelijkheid is deze «systematiek» van beide verdragsbepalingen niet overgenomen in de artikelen 42 en 43. Artikel 42 is aangevuld met die bepalingen uit Voorschrift 43 die een nadere uitvoering geven aan de in Voorschrift 42 opgenomen regels voor de constructie en inrichting van zowel de vaste als opvouwbare overkapping die op deze reddingboten moet zijn aangebracht.

De navolgende tabel verduidelijkt bedoelde overbrenging van diverse bepalingen.

Artikel 42	Voorschrift 42		Voorschrift 43
Lid 1	paragraaf 1		–
Lid 2.1	paragraaf 3, eerste volzin	+	paragraaf 2.1
Lid 2.2	–		paragraaf 2.2
Lid 2.3	paragraaf 3, tweede volzin	+	paragraaf 2.5
Lid 2.3.1	paragraaf 3.1		–
Lid 2.3.2	paragraaf 3.2	+	paragraaf 2.5.1
Lid 2.3.3	paragraaf 3.3	+	paragraaf 2.5.2
Lid 2.4	–		paragraaf 2.6
Lid 2.4.1	–		paragraaf 2.6.1
Lid 2.4.2	paragraaf 3.5	+	paragraaf 2.6.2
Lid 2.4.3	paragraaf 3.6	+	paragraaf 2.6.3
Lid 2.4.4	paragraaf 3.7	+	paragraaf 2.6.4
Lid 2.4.5	paragrafen 3.4 + 4	+	paragraaf 2.6.5
Lid 2.4.6	–		paragraaf 2.6.6
Lid 2.4.7	paragraaf 3.8		–
Lid 3	paragraaf 2		–
Lid 4	paragraaf 5		–

De overblijvende onderdelen van Voorschrift 43 zijn opgenomen in artikel 43.

Artikel 44

In vergelijking met paragraaf 6 van Voorschrift 44 is lid 6 van het overeenkomstige artikel 44 van bijlage XIA in twee onderdelen verdeeld. Aan onderdeel 1 is de bepaling toegevoegd dat een reddingboot die door middel van vrije val te water wordt gelaten, aan boord van olietankschepen, chemicaliëntankers en gastankers, ook bescherming moet bieden bij een slagzij van zulk een schip groter dan 20 graden, indien berekend in overeenstemming met de regels, in dat onderdeel genoemd. Een dergelijke bepaling is opgenomen in Voorschrift 48, paragraaf 1.2, doch geldt uitsluitend voor reddingmiddelen die staan opgesteld onder tewaterlatingsmiddelen, hetgeen niet het geval is bij de hier bedoelde reddingboot. Het zal echter duidelijk zijn dat een «vrije-val-boot» ook aan die eis moet voldoen, teneinde aan de inzittenden dezelfde bescherming te bieden als wordt geboden aan de inzittenden van een reddingboot die op conventionele wijze te water wordt gelaten.

Door de andere wijze van te water laten van een «vrije-val-boot» is het niet nodig voor te schrijven dat de boot voldoet aan de sterkte-eisen in verband met een zijdelingse slag tegen de scheepszijde, en is uitgerust met een ontkoppelingsmechanisme voor de voorvanglijn, vereist in artikel 41, onderscheidenlijk lid 1.6 en lid 7.7. Dit wordt geregeld in het aan lid 6 toegevoegde tweede onderdeel.

Artikel 47

Evenals dit bij reddingboten is gebeurd, is aan lid 2.2.3 van artikel 47 de bepaling toegevoegd dat het in de hulpverleningsboot voorgeschreven kompas moet zijn voorzien van een geldig certificaat.

Tevens zijn aan dit artikel de leden 2.2.14, 2.2.15 en 2.2.16 toegevoegd, waarvan de bepalingen het veilige en doeltreffende gebruik van de hulpverleningsboot bevorderen. De in deze leden voorgeschreven aanvullende uitrusting is, ingevolge het bepaalde in artikel 41, lid 3, lid 8.27 en lid 8.28, ook voorgeschreven voor reddingboten.

De in de toegevoegde leden 2.4.6 en 2.4.7 vereiste grijplijn en omkeerlijnen werden ook reeds voorgeschreven in de oorspronkelijke door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde nadere regels voor man-overboord boten.

Artikel 48

Het gestelde in het aan dit artikel toegevoegde lid 2.11 is afkomstig uit artikel 78, vijfde lid, onder c, van het Schepenbesluit 1965.

Artikel 50

In vergelijking met Voorschrift 50 is dit artikel enigszins anders geredigeerd, waardoor duidelijker blijkt dat de scheepsfluit geen onderdeel uitmaakt van de algemeen alarminstallatie, alhoewel het algemeen alarmsignaal wel op de fluit moet kunnen worden gegeven. Deze gewijzigde redactie voorkomt tevens dat wordt voorgeschreven, zoals vermeld in de laatste volzin van genoemd Voorschrift, dat het signaal op de scheepsfluit hoorbaar moet zijn in alle ruimten voor accommodatie en werkruimten, hetgeen niet uitvoerbaar is, zeker niet in ruimten voor machines.

Voor vrachtschepen van minder dan 500 ton is tevens een verwijzing naar artikel 43a van bijlage II van het Schepenbesluit 1965 toegevoegd.

Artikel 53

Aan lid 2.8 van artikel 53 is een verwijzing naar de brandbeveiligingsplannen of -boekjes toegevoegd, aangezien hierin ook instructies ter zake van de brandbestrijding zijn opgenomen, ingevolge het bepaalde in artikel 20, lid 1, van bijlage IV van het Schepenbesluit 1965.

Tevens is in lid 7 een nadere regeling voor de alarmrol opgenomen, welke regeling overeenkomt met het bepaalde in artikel 137, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965, zij het dat hier onderscheid wordt gemaakt tussen de alarmrol van een vrachtschip en die van een passagiersschip.

Artikel II, E

1. De toevoeging van een nieuw onderdeel c aan artikel 1 van bijlage XIII van het Schepenbesluit 1965 vloeit voort uit de 1983-amendementen op Voorschrift 2 van Hoofdstuk IV van Solas 74. In verband met deze toevoeging behoefde ook de inleidende zin van dit artikel enige redactionele wijziging.

2. Wanneer in de gevallen genoemd onder c van het tiende lid van artikel 12 van bijlage XIII van het Schepenbesluit 1965 afwijking van de desbetreffende bepalingen wordt toegestaan door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie, is het de bedoeling dat zulks wordt aangegeven door voor het betreffende schip een Certificaat van vrijstelling af te geven.

Dit is ook in overeenstemming met de opvattingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie als kenbaar gemaakt in de IMO-circulaire no. SLS.14/Circ. 54, d.d. 14 december 1984, waarin wordt vermeld welke door een administratie toegestane afwijkingen kenbaar moeten worden gemaakt. De onderhavige wijziging voorziet in deze regeling.

3 en 4. De wijzigingen van de artikelen 13 en 14, opschrift en eerste lid, van bijlage XIII van het Schepenbesluit 1965 houden verband met bijlage XIA van dat besluit. De wijziging van het zevende lid van artikel 14 vloeit indirect voort uit de bepalingen van bijlage XIA van dat besluit betreffende reddingboten. Het merendeel van de reddingboten die vanaf 1 juli 1986 aan boord van schepen worden geplaatst, is geheel overdekt, en een mast, waaraan een draadantenne van een draagbaar radiotoestel voor zulk een boot zou kunnen worden opgehangen, behoort niet meer tot de voorgeschreven uitrusting. Logischerwijs dient de antenne van het draagbare radiotoestel dan uitsluitend uit een staafantenne te bestaan, in het onderhavige lid aangeduid als «antenne van het zelfdragende type» in verband met het gebruik van dit begrip eerder in de bijlage XIII.

5. De invoeging van de nieuwe artikelen 14a, 14b en 14c vloeit voort uit de invoeging van de Voorschriften 14-1, 14-2 en 14-3 in Hoofdstuk IV van Solas 74 bij de 1983-amendementen daarop.

Artikel II, F

De wijziging van een aantal verwijzingen in de artikelen 1,3 en 5 van bijlage XV van het Schepenbesluit 1965 is een gevolg van de herziening van bijlage IV bij de voorgaande wijziging van dat besluit (koninklijk besluit van 18 december 1985, Stb. 736).

Artikel II, G

Bij de 1983-amendementen op Hoofdstuk VII van Solas 74 zijn de oorspronkelijke Voorschriften van dat hoofdstuk inhoudelijk op enkele kleine punten gewijzigd en vernummerd tot deel A, terwijl tevens nieuwe delen B en C zijn toegevoegd. Ook werd overgegaan, zoals reeds in het algemeen gedeelte van deze toelichting vermeld, op het SI-eenhedenstelsel en het decimale nummeringssysteem.

Door middel van deze wijziging van bijlage XVII is aan die amendementen uitvoering gegeven, waarbij zij vermeld dat opname van de bovengenoemde nieuwe delen B en C in de bijlage niet nodig was, omdat deze materie reeds voldoende is geregeld in artikel 130g van het Schepenbesluit 1965.

De in dat artikel genoemde nadere, door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie gestelde, regels zullen de Voorschriften van deel B en C bevatten alsmede de Voorschriften van de in die delen genoemde «International Bulk Chemical Code» en «International Gas Carrier Code». Beide codes bevatten uitgebreide en tot in detail strekkende eisen voor de constructie, inrichting en uitrusting van chemicaliën- en gastankers, alsmede voor het vervoer van een groot aantal chemicaliën en gassen. Gezien het feit dat deze Voorschriften veelvuldig gewijzigd worden, onder andere door de snelle ontwikkelingen in de technologie en de chemische industrie, is de bovenomschreven opzet van de nationale regelgeving de meest praktische. Genoemde regels zullen worden opgenomen in een tweetal Bekendmakingen aan de Scheepvaart, na overleg en overeenstemming met het betrokken bedrijfsleven, en worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant.

Het bepaalde in artikel 1 komt overeen met Voorschrift 1.1 van het geamendeerde Hoofdstuk VII van Solas 74. Opname van de onderdelen 2 en 3 van dat Voorschrift in dit artikel is niet nodig, daar dit reeds wordt geregeld ingevolge het gestelde in onderscheidenlijk artikel 130f, 130a en 130d van het Schepenbesluit 1965. De in onderdeel 4 van Voorschrift 1 bedoelde aanvullende bepalingen zijn opgenomen in het in artikel 130c van genoemd besluit vermelde Handboek Gestorte Ladingen en in het in artikel 130e van het besluit vermelde Handboek Gevaarlijke Stoffen. De classificatie van gevaarlijke stoffen, opgenomen in Voorschrift 2 van het geamendeerde Hoofdstuk VII van Solas 74, is vermeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965.

De artikelen 2 tot en met 6 geven uitvoering aan de bepalingen van de Voorschriften 3, 4, 5, 6 en 7 van het gewijzigde Hoofdstuk VII van Solas 74.

Artikel II, H

De wijzigingen van artikel 3 van Bijlage XXII van het Schepenbesluit 1965 zijn van redactionele aard en houden verband met de gebruikte terminologie in bijlage XIA van dat besluit.

Artikel III

De overgangsbepalingen vervat in dit artikel regelen zoals gebruikelijk de toepassing van de nieuwe bepalingen uit het onderhavige wijzigingsbesluit, voor zover deze de constructie, inrichting en uitrusting van bestaande schepen betreffen. Dergelijke bepalingen zijn noodzakelijk omdat de gaewijzigde bepalingen ten aanzien van constructie en inrichting op een bestaand schip niet altijd praktisch uitvoerbaar zijn en omdat aan de gewijzigde bepalingen ten aanzien van uitrusting niet direct uitvoering kan worden gegeven.

Artikel IV

In verband met het feit dat de 1983-amendementen op SOLAS '74 reeds op 1 juli 1986 internationaal in werking zijn getreden, is geregeld dat de inwerkingtreding zo spoedig als mogelijk is plaatsvindt, te weten de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het is geplaatst.

Voor de praktijk behoeft dit geen problemen op te leveren omdat reeds geruime tijd aan het betrokken bedrijfsleven bekend is dat het onderhavige besluit zou worden genomen met als richtdatum 1 juli 1986.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes